Балтийцы сражаются

Владимир Филиппович Трибуц

SHOUT
SHARE
IT

- Трибуц Владимир Филиппович

Трибуц Владимир Филиппович Балтийцы сражаются

Трибуц Владимир Филиппович
Балтийцы сражаются
{1} Так обозначены ссылки на комментарии к персоналиям. Комментарии в конце текста книги.

Аннотация издательства: В воспоминаниях автора, командовавшего в годы Великой Отечественной войны Красно знаменным Балтийским флотом рассказывается об отваге и мужестве моряков при обороне Таллина и Ханко Ленинграда и Кронштадта, их подвигах на Ладоге. Тепло пишет автор о подводниках и летчиках моряках надводных кораблей, артиллеристах и морских пехотинцах о тружениках тыла В книге раскрывается деятельность командующего и Военного совета флота по подготовке и проведению оборонительных и наступательных операций Рассчитана на массового читателя.

С о д е р ж а н и е

Часть первая. Балтийцы вступают в бой
От гражданской до Великой Отечественной
Первые залпы
На дальних подступах
На ленинградском направлении тревожно
На ближних подступах
Оборона Таллина
Прорыв
Ленинград в опасности
Враг не прошел
Морской бастион
Бои за Моонзунд
Осмуссар
Гангутцы возвращаются в Ленинград
На Балтике начинается зима
Ладога - Дорога жизни
Часть вторая. Балтийцы сражаются
В осажденном Ленинграде
На море блокады нет
В поход идут разведчики
Наши удары множатся
Атакует второй эшелон
В водах Ботники
На морских фарватерах

Осенние бои на Ладоге
Балтийские летчики
Боевой вклад
Часть третья. Балтийцы наступают
Перелом начался
Перед решающими боями
Ленинград выстоял, Ленинград победил!
По Карельскому перешейку. В Финском заливе
Финал на Ладоге
Здравствуй, Эстония!
Дороги морские
Наступление продолжается
На запад!
У Кенигсберга и Пиллау
Последние залпы
Примечания
Часть первая.
Балтийцы вступают в бой
От Гражданской до Великой Отечественной

Дважды Краснознаменному Балтийскому флоту отдана четверть века моей жизни. Мне довелось участвовать в его восстановлении и развитии после гражданской войны и разрухи, в период первых пятилеток. Был курсантом, затем командовал боевыми частями, кораблями, возглавлял соединения, штаб флота. В мои намерения не входит рассказ о службе в этих должностях, но хочу подчеркнуть - каждая из них формировала во мне флотского командира, учила любить флот, гордиться его боевым прошлым.

Для меня события, происходившие на флоте, начиная с февраля 1918 года, не просто история, я был их участником, многое запомнилось по рассказам очевидцев. И мне хочется сказать об опаленных огнем революции и гражданской войны днях - к ним восходит история советского Балтийского флота.

Вот воззвание Советского правительства, подписанное 21 февраля 1918 года В. И. Лениным: "Социалистическое отечество в опасности". Откликнувшись на призыв преградить путь войскам кайзеровской Германии, перешедшим в наступление против Советской Республики, тысячи рабочих взялись за оружие.

Приказ по Балтийскому флоту от 22 февраля звал моряков в бой пламенными словами: "Всех, кто способен держать оружие, Родина зовет на последний революционный бой". Это было меньше месяца спустя после того, как В. И. Ленин подписал "Временное положение об управлении Балтийским флотом". Команды кораблей и личный состав береговых частей выносили

решения о формировании матросских отрядов для немедленного выступления на фронт. Мне довелось участвовать в боях под Нарвой в отряде Красной гвардии, посланном из Смольного, а затем в отряде военных моряков-балтийцев под командованием Павла Ефимовича Дыбенко.

По указанию В. И. Ленина летом 1918 года с Балтики на Волгу, на Ладожское и Онежское озера направлялись миноносцы, подводные лодки, сторожевые корабли, организовывались и посылались на фронт морские экспедиционные отряды и команды для бронепоездов.

В составе одного из таких отрядов балтийцев пришлось воевать и мне. Отряд формировался в Нижнем Новгороде и в мае 1918 года был направлен в Астрахань для защиты Советской власти и борьбы с белокулацкими бандами. Позднее я стал бойцом десантного отряда, действовавшего в 1919 году в низовьях Волги. На миноносце "Деятельный" под командованием И. С. Исакова в 1920 году участвовал в освобождении Махачкалы, Баку, Энзели. Моряки следили за тем, что происходило в Питере и на флоте. В июле 1919 года на Петроград двинулись банды Юденича и белоэстонцы. С моря их поддерживали английские корабли под командованием контр-адмирала Вальтера Коуэна. В заливе находились также боевые корабли других стран - участниц интервенции.

Несмотря на то что силы были неравны, балтийцы не пустили врага к Петрограду. Эскадренные миноносцы "Азард" и "Гавриил" потопили английскую подводную лодку "Л-55". Корабли, стоявшие в Кронштадте, отразили набег английских торпедных катеров. "Пантера" уничтожила английский эскадренный миноносец "Витторио". Несколько раньше с помощью кораблей Балтийского флота был подавлен контрреволюционный мятеж на фортах Красная Горка и Серая Лошадь, организованный английской разведкой и белогвардейцами. На Онежском озере, в районе Видлицы, скрытно высадился десант военных моряков, который помог разгромить действовавшего здесь противника.

Однако на суше угроза Петрограду росла. В октябре на подступах к городу развернулись упорные бои. Враг атаковал Красное Село и Пулковские высоты. В. И. Ленин обратился к петроградцам с призывом отстоять город революции:

"Мы гораздо сильнее врага. Бейтесь до последней капли крови, товарищи, держитесь за каждую пядь земли, будьте стойки до конца, победа недалека! Победа будет за нами"{1}.

Войска 7-й красной армии вместе с рабочими Петрограда и военными моряками Балтики разгромили врага. В сражении участвовали корабли и батареи флота, одиннадцать тысяч

балтийцев дрались с врагом на суше.

Это были последние бои, в которых непосредственное участие принимал Балтийский флот. Он сыграл свою историческую роль в осуществлении социалистической революции, в отражении натиска внутренней контрреволюции и иностранной интервенции. Теперь перед ним встали новые задачи.

Флот в те годы остро нуждался в образованных кадрах. Проводилась реорганизация старых военно-морских учебных заведений, организовывались новые.

Можно, наверное, сказать, что начало моей командирской службы на Балтийском флоте совпало с периодом его наиболее интенсивного становления и развития. К 1928 году на флоте были восстановлены и модернизированы все наиболее ценные в боевом отношении корабли, остальные пошли на слом. Полным ходом строились подводные лодки, сторожевые корабли и торпедные катера.

Тем временем военно-морские училища сделали свой очередной выпуск. В числе других молодых командиров я получил назначение на Балтийский флот на должность командира 12-дюймовой башни линкора "Парижская Коммуна". Командовал этим кораблем Константин Иванович Самойлов, под руководством которого на канонерской лодке "Ленин" мне довелось служить на Каспийском море в 1920 1922 годах. Я знал его как военного теоретика, организатора и практика и глубоко уважал как прекрасного человека.

Большим событием тех лет был переход из Балтики в Черное море вокруг Европы. В походе участвовали линейный корабль "Парижская Коммуна" (командир К. И. Самойлов) и крейсер "Профинтерн" (командир А. А. Кузнецов). Возглавлял поход командир высокой культуры, впоследствии заместитель народного комиссара Военно-Морского Флота Л. М. Галлер.

Поход был сложным. Особенно запомнился ураган, с которым мы встретились в Бискайском заливе. Наш отряд с честью выдержал испытание, хотя во время урагана погибло до сотни кораблей и судов других стран.

Балтийский флот не только рос и укреплялся сам, но и служил основным ядром для усиления советских военно-морских сил на других морях. Кроме пополнения боевого состава Черноморского флота несколько позже боевые корабли и личный состав с Балтики были направлены для усиления Тихоокеанского и Северного флотов.

Но вернемся к главной теме - становлению флота. Много новых боевых кораблей флот получил в годы первой пятилетки. В

это время развернулось строительство подводных лодок, а также сторожевых кораблей типа "Ураган". Во вторую и третью пятилетки упор был сделан на строительство лидеров и эскадренных миноносцев типа "Гневный", тогда же были введены в строй легкие крейсеры "Киров" и "Максим Горький", хотя не снижались темпы строительства и малых, средних и больших подводных лодок.

Число кораблей из года в год увеличивалось. Развернулось строительство новых и дооборудование старых военно-морских баз. Большое внимание уделялось береговой артиллерии и авиации флота. Появились железнодорожные артиллерийские системы, оснащенные самыми мощными орудиями - 180-, 305-, 356-миллиметровыми. Наши скоростные бомбардировщики и торпедоносцы по своим качествам не уступали зарубежным самолетам этого типа. Росло число аэродромов.

В январе 1938 года, когда я уже работал в штабе флота, меня вызвали в Москву. В день приезда поздно вечером мы вместе с наркомом ВМФ поехали в Кремль. Не зная причины вызова туда, я, конечно, волновался. После ожидания в течение некоторого времени нас пригласили в кабинет И. В. Сталина. Я видел его впервые. В кабинете находились и некоторые члены Политбюро. Сталин поздоровался с нами, потом, расхаживая по кабинету, он задавал вопросы, касающиеся обстановки на Балтике и в Финском заливе, интересовался состоянием нашего флота и флотов сопредельных государств, просил дать оценку некоторым классам кораблей, их боевым возможностям. На мой взгляд, это было что-то вроде экзамена. Я обратил внимание на знание Сталиным многих деталей военно-морского дела, особенно хорошо он был знаком с тактико-техническими данными наших кораблей. Потом Сталин поинтересовался моей личной жизнью, национальностью, образованием. Беседа была довольно длительной.

Вскоре мне сообщили об утверждении меня в должности начальника штаба флота.

В целях улучшения руководства флотом в 1938 году на Балтике, как и на других флотах нашей страны, был учрежден Военный совет флота.

Мое назначение командующим флотом состоялось в апреле 1939 года. Членами Военного совета тогда же были назначены дивизионный комиссар С. Д. Морозов, имевший большой опыт партийной работы, и прибывший с Тихоокеанского флота бывший матрос дивизионный комиссар М. Г. Яковенко. К этому времени я успел хорошо узнать многообразную жизнь флота, разобраться в теоретических и тактических проблемах использования различных родов его сил.

Работать предстояло с людьми, которых успел узнать во время службы в штабе флота и еще раньше, к которым успел проникнуться глубоким и искренним уважением. Начальником штаба флота был назначен капитан 1 ранга Юрий Александрович Пантелеев. Он имел хорошую теоретическую и практическую подготовку в области военно-морского искусства, знал театр военных действий.

Летом 1939 года значительная часть соединений и частей флота участвовала в большом учении. В море вышли десятки новых кораблей, созданных по проектам советских инженеров на отечественных судостроительных заводах.

Учение показало, что в руках военных моряков находится грозное боевое оружие и они успешно овладевают им, умело управляют корабельной техникой. Это подтвердил и состоявшийся тем же летом переход отряда кораблей из Кронштадта во Владивосток через Атлантический и Тихий океаны. В тяжелых штормовых условиях наши корабли прошли более 15 тысяч миль и прибыли к месту назначения раньше срока.

Война с Финляндией была своего рода испытанием для Балтийского флота, и он с честью выдержал его, хотя в использовании отдельных родов сил, некоторых видов оружия выявились и недочеты. На них нам указал после совещания в правительстве СССР по итогам войны нарком ВМФ.

Как известно, по договору с Финляндией к Советскому Союзу отошли Карельский перешеек с Выборгом, северное побережье Ладожского озера, ряд островов в Финском заливе, а полуостров Ханко был получен в аренду. Все это способствовало усилению позиций флота на Балтике. Еще более усилились они после того, как в состав Советского Союза вошли Латвия, Литва и Эстония. Но вместе с тем многократно увеличивалась и ответственность флота за охрану интересов нашей страны в этом районе. Теперь мы должны были защищать устье Финского залива, укрепляя свои минно-артиллерийские позиции, охранять Ирбенский пролив, чтобы не допустить прорыва врага в Рижский залив, действовать на морских коммуникациях и у баз противника, оборонять острова и побережье от возможной высадки десанта, прикрывать фланги Красной Армии, оказывать им содействие.

В июне 1940 года Военный совет, штаб, политуправление и тыл флота со многими подразделениями и службами отбыли на теплоходе "Сибирь" в Таллин. Кронштадт оставался важной тыловой, ремонтной, снабженческой базой.

После перемещения мы занялись освоением новых районов Балтики.

С учетом опыта войны на Карельском перешейке осенью 1940 года было проведено большое учение, охватившее одновременно почти все районы Балтийского морского театра военных действий. В нем участвовало до 200 боевых кораблей, авиация, береговая оборона. В ходе учения использовались почти все виды оружия, проверялись составленные штабом флота проекты оперативно-тактических документов. Штабы авиационных соединений, надводных и подводных кораблей, военно-морских баз и береговой обороны получили навыки проведения оперативных расчетов и управления в условиях рассредоточенного базирования. Учение получило высокую оценку присутствовавших на нем члена Главного военного совета Военно-Морского Флота А. А. Жданова и народного комиссара Военно-Морского Флота Н. Г. Кузнецова. Вместе с тем от нас потребовали не успокаиваться на достигнутом, продолжать боевую подготовку и в зимнее время.

Вся эта работа имела единственный смысл - подготовку к защите Родины. Мы хорошо понимали неотвратимость войны и в связи с этим строили наши планы боевой подготовки, которыми предусматривалось закрепить достигнутое в учебе, освоить новый театр военных действий.

Я говорю сейчас о предвоенных годах. Если же взглянуть на весь исторический отрезок времени, который описывается в этой главе, могу с уверенностью сказать, что двадцатилетие между окончанием гражданской и началом Великой Отечественной войны прожито не зря. Страна возродила советский Балтийский флот, были восстановлены старые и построены новые корабли различных классов, расширена и улучшена система базирования, окрепла береговая оборона, появилась морская авиация, выросли командные, политические, административно-технические кадры. Партия воспитывала личный состав в духе марксизма-ленинизма, советского патриотизма, постоянной готовности к защите социалистической Родины.

Флот располагал к началу войны довольно стройной, основанной на марксистско-ленинском учении теорией подготовки и ведения операций. Считалось, что в современной войне победа достигается согласованными действиями всех видов Вооруженных Сил, включая все роды сил флота, действующих по единому плану и под единым руководством.

К началу войны Балтийский флот состоял из соединений, способных вести активные боевые действия. Это эскадра (два линейных корабля, лидеры и эскадренные миноносцы) под командованием Д. Д. Вдовиченко; отряд легких сил (легкие крейсеры и эскадренные миноносцы) - им командовал В. П.

Дрозд; соединения подводных лодок, которыми командовали капитан 1 ранга Н. П. Египко и капитан

2 ранга А. Е. Орел, а также минные заградители капитана 1 ранга Н. И. Мещерского, сторожевые корабли и торпедные катера капитанов 2 ранга В. С. Черокова и В. А. Саломатина. У каждого из них за плечами Военно-морское училище имени М. В. Фрунзе, у некоторых - Военно-морская академия, многие годы плавания на кораблях в командных должностях. В. П. Дрозд, Н. П. Египко, В. А. Егоров, С. П. Лисин, А. П. Лабудин, С. Д. Солоухин сражались во флоте революционной Испании.

Командиры соединений прекрасно разбирались в тактике использования сил, хорошо знали театр военных действий, умели организовать взаимодействие с другими родами сил флота. На них можно было положиться при выполнении боевых задач. Слабее были тактически подготовлены, меньше имели опыта командиры подводных лодок, эскадренных миноносцев и крейсеров, но они достаточно умело руководили своими экипажами, знали военно-морской театр, подчиненные им командно-начальствующий и рядовой состав были дисциплинированны, технически грамотны.

Сомневаться в боеспособности корабельных соединений не приходилось. Но мы учитывали, что командование германского флота имело большие возможности для стратегического маневра силами, могло вводить на Балтийский театр через Кильский канал и Проливную зону корабли из Атлантики и Северного моря. К тому же наш флот численно по классам кораблей был слабее немецкого и финского флотов, вместе взятых.

По составу морской авиации мы оказались сильнее вероятного противника, флотская авиация состояла из самолетов различных типов и назначений. Экипажи имели высокий уровень подготовки, хотя надо отметить, значительная часть наших самолетов по своим тактико-техническим данным уступала вражеским.

Чего мы, руководители флота, особенно желали - это чтобы рода сил флота умели лучше взаимодействовать между собой, с армией и, прежде всего, с авиацией. Взаимодействие в тот предвоенный период усиленно отрабатывалось события, которые происходили на военно-морских театрах разгоравшейся мировой войны, показали, что оно в высшей степени необходимо.

Осенью 1940 года на флот поступило несколько призывных возрастов молодого пополнения. Они успешно овладевали новой техникой и оружием, которым наша промышленность снабжала Военно-Морской Флот.

Несомненно, были пробелы, были недостатки, недоработки в

подготовке флота к войне. Однако решающим для флота было другое - готовность личного состава к защите Родины. Балтийский флот представлял грозную силу, способную прикрыть и поддержать фланг Красной Армии с моря, защитить морские подступы к городу Ленина. И когда от наркома ВМФ 21 июня было получено предупреждение об угрозе непосредственного нападения противника, все соединения флота были немедленно подготовлены к отражению ударов врага.

Первые залпы

Разрабатывая свой коварный план, немецко-фашистские генералы полагали, что им в кратчайшие сроки удастся захватить Ленинград - крупнейший промышленный центр, важный стратегический пункт и морской форпост на северо-западе Советского государства. Главная задача, поставленная немецким командованием перед группой армий "Север", заключалась в том, чтобы уничтожить советские войска в Прибалтике и захватить Ленинград и Кронштадт, а потом продолжать наступательные операции по овладению важнейшим центром коммуникаций и оборонной промышленности - Москвой.

Падение Ленинграда, господство в Прибалтике и на Балтийском море должно было, по расчетам фашистских генералов, привести к осуществлению беспрепятственных морских перевозок для северного крыла гитлеровской армии и превращению Балтийского моря во внутреннее немецкое море.

Поэтому захват Ленинграда рассматривался в качестве одной из основных стратегических задач в начальном периоде войны против СССР, который должен был завершиться в июле 1941 года. Гитлеровское командование считало, что решение этой задачи нанесет непоправимый ущерб нашей Родине и приведет к Гибели Краснознаменного Балтийского флота.

Отводя в плане "Барбаросса" столь важное место ленинградскому направлению, гитлеровское верховное командование полагало, что войска группы армий "Север" захватят с суши базы нашего флота и, овладев Ленинградом, поставят Балтийский флот перед необходимостью самоуничтожения.

Для выполнения своих планов гитлеровское командование фактически сосредоточило на Балтийском море значительные силы: крупные надводные корабли, подводные лодки, тральщики, сторожевые корабли и торпедные катера. Мы вступили в борьбу в неравных условиях с врагом. Война застала Краснознаменный Балтийский флот в начальной стадии развертывания сил на новых базах в Прибалтике. Балтийский флот должен был противостоять объединенным силам противника на Балтике,

который сосредоточил свои корабли в портах Германии, Дании, Южной Норвегии и Финляндии. Только в портах Финляндии перед началом войны стояло около 50 различных немецких кораблей, предназначенных для постановки мин и действий на наших коммуникациях в Финском заливе.

Фланговое положение Финляндии по отношению к основной нашей коммуникации Кронштадт - Таллин позволяло противнику наносить удары из шхер по нашим транспортам и производить минирование.

Еще с ранней весны 1941 года фашистская Германия вела регулярную разведку побережья Балтийского моря, Финского залива, военно-морских баз и дислокации наших корабельных сил. Для разведки гитлеровцы использовали также подводные лодки, шхуны, высаживали на наше побережье агентов.

В мае и первой половине июня наши корабли и авиация неоднократно обнаруживали немецкие торговые суда, идущие под охраной эскадренных миноносцев в Финляндию. Мы в то время уже располагали данными о сосредоточении немецких войск в Финляндии. Как впоследствии стало известно, в Финляндию до 15 июня было переброшено около 32 тысяч немецких солдат и офицеров.

После 14 июня на Балтийском море ни одно немецкое судно не вошло в порты СССР, а все суда Германии, находившиеся в портах Советского Союза, покинули их. В то же время под самыми разнообразными предлогами фашистские власти старались задержать в своих портах советские суда.

Вечером 20 июня с подводной лодки "М-96", которая несла службу в устье Финского залива в районе маяка Бенгтшер, заметили необычное движение на подходах к шхерам. Шли транспорты под германским флагом. Как только на транспортах обнаруживали советскую подводную лодку, на палубах возникала суматоха. Обо всем этом командир подводной лодки капитан-лейтенант А. И. Маринеско немедленно донес в штаб флота.

Данные о воинских перевозках в Финляндию, нарушениях немецкими самолетами наших границ, об интенсивной разведке на море штаб Балтийского флота регулярно сообщал в Главный морской штаб с соответствующими оценками и выводами о нарастании угрозы войны. Неизвестными для нас оставались только день и час нападения.

С ранней весны во взаимодействии с войсками приморских округов мы готовились к тому, чтобы предотвратить неожиданный подход противника с моря к нашему побережью. Народный комиссар ВМФ в специальной директиве требовал "не допускать высадки десанта и захвата противником баз с моря и

воздуха, а также проникновения его в Рижский, Финский заливы". По требованию наркома штабом флота были разработаны на этот счет соответствующие документы.

Военный совет флота проводил всестороннюю проверку боевой готовности соединений и частей. Лично мне буквально накануне войны пришлось проверять соединения и части, дислоцированные в Лиепае. Велась систематическая разведка на подходах к Финскому заливу, Ирбенскому проливу, базам Ханко, Лиепая и Кронштадт. Здесь были выставлены усиленные дозоры из надводных и подводных кораблей.

Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов за несколько дней до нападения Германии настоятельно требовал от нас неослабевающей бдительности, поддержания повышенной боевой готовности, рассредоточения сил флота в Лиепае, районе Таллина, Усть-Двинска, Ханко, а также улучшения организации успешного отражения предполагавшегося нападения врага. Из Таллина в Кронштадт в сопровождении эскадренных миноносцев ушел линейный корабль "Марат", из Лиепаи в Усть-Двинск перешел отряд легких сил. Флот 19 июня был приведен в повышенную боевую готовность, базы и соединения получили приказ рассредоточить силы и усилить наблюдение за водой и воздухом, запрещалось увольнение личного состава из частей и с кораблей.

21 июня 1941 года около 23 часов на командном пункте флота в Таллине зазвонил телефон прямой связи с Москвой. Народный комиссар ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов сообщил мне:

"Сегодня ночью возможно нападение фашистской Германии на нашу страну".

Он приказал, не дожидаясь получения телеграммы, которая уже послана, привести флот в полную боевую готовность, всякое нарушение государственной границы, всякое действие против нашей страны отражать всей мощью оружия.

- Разрешается ли открывать огонь в случае явного нападения на корабли и базы? - переспросил я.

- Да, приказываю нападение отражать всеми силами, но на провокации поддаваться не следует.

Вызвав к себе начальника штаба флота Ю. А. Пантелеева и члена Военного совета дивизионного комиссара М. Г. Яковенко, я информировал их о полученных приказаниях. После этого по прямым телефонам связался с командирами военно-морских баз М. С. Клевенским, П. А. Трайниным, С. И. Кабановым, А. Б. Елисеевым, контр-адмиралом В. И. Ивановым, заместителем командующего ВВС флота генерал-майором М. И. Самохиным и другими командирами соединений; сообщил обстановку и приказал привести вверенные им соединения и части в полную

боевую готовность.

Для выполнения приказа потребовались минуты. В 23 часа 37 минут 21 июня весь состав флота был готов к немедленному отражению нападения противника, о чем было доложено народному комиссару ВМФ.

Все маяки на море были погашены.

Затем мы информировали об обстановке начальника штаба Ленинградского военного округа генерал-майора Д. Н. Никишева и правительство ЭССР.

Штабу флота и командующему ВВС было приказано организовать ведение разведки всеми средствами, с тем чтобы не допустить неожиданного подхода кораблей противника к нашему побережью.

Однако мы не знали о том, что немецким командованием 19 июня был издан приказ, который предусматривал начало активных минных постановок на подходах к нашим базам с вечера 21 июня. Из документов, полученных после войны, стало известно, что интенсивные минные постановки на подходах к некоторым нашим базам и побережью начали проводиться противником в ночь на 22 июня, то есть до того, как немецко-фашистские войска вторглись на нашу территорию. В ночь на 21 и в течение 22 июня группа немецких минных заградителей "Север" поставила между маяками Бенгтшер и Тахкуна более 1000 мин и минных защитников; группа "Кобра" - более 1000 мин и минных защитников между маяком Порккалан - Каллбода и мысом Пакцинем к северу от Таллина и к западу от Найссар. В это же время вражеские торпедные катера ставили донные магнитные мины на подходах к Лиепае, Вентспилсу, в Ирбенском проливе и проливе Соэла-Вяйн. Между островом Эланд и портом Клайпеда уже было поставлено оборонительное минное заграждение "Вартбург" из 3300 мин и минных защитников.

Флотская разведка и корабельные дозоры, к сожалению, не сумели своевременно вскрыть этих вражеских действий, хотя в отдельных донесениях и содержались сообщения о замеченных неизвестных судах.

Появление мин, действия подводных лодок противника заставили срочно начать организацию конвойной службы. В охранение конвоев и отдельных кораблей включались быстроходные и базовые тральщики, сторожевые корабли, морские охотники, иногда привлекались эскадренные миноносцы. Нагрузка на эти корабли предельно усилилась - кораблей охранения явно не хватало.

После приказа наркома о приведении флота в полную боевую готовность нами было получено сообщение за полночь 22 июня:

"В течение 23 июня возможно внезапное нападение немцев. Оно может начаться с провокационных действий, способных вызвать крупные осложнения. Одновременно быть в полной боевой готовности, встретить возможный внезапный удар немцев или их союзников. Приказываю: перейдя на готовность No 1, тщательно маскировать повышение боевой готовности. Ведение разведки в чужих терводах категорически запрещаю. Никаких других мероприятий без особого разрешения не производить".

Но я знал, что приказание отправлено до нашего разговора с наркомом, поэтому мы боевой готовности не снижали, ночью проверяли по всем средствам связи обстановку в соединениях и частях флота.

События между тем разворачивались стремительно.

В 3 часа 30 минут старший лейтенант Трунов и лейтенант Пучков из 44-й авиационной эскадрильи, проводя на самолетах МБР-2 разведку, обнаружили неизвестные корабли, маневрирующие в Финском заливе. Снизившись до 600 метров, самолеты взяли на них курс, но были встречены зенитным огнем. Как позже выяснилось, это были вражеские надводные корабли, производившие минные постановки.

В это же время в штаб флота поступило сообщение, что советский транспорт "Гайсма", груженный лесом, был атакован и потоплен немецкими катерами.

В 4 часа 45 минут командир Кронштадтской военно-морской базы контр-адмирал В. И. Иванов доложил мне по телефону, что видел сам, как несколько вражеских самолетов сбросили мины на Кронштадтский фарватер и открытую часть Ленинградского морского канала, а один из самолетов обстрелял находившийся на Красногорском рейде транспорт "Луга".

В 4 часа 50 минут было получено донесение из Лиепаи от М. С. Клевенского о налете германских самолетов на Лиепайскую военно-морскую базу и о переходе немецко-фашистскими войсками государственной границы СССР в направлении Палангена.

Сомнений не было: началась война.

Военный совет собрал командиров и военкомов соединений, базировавшихся в Таллине. Им объявили:

"Германия напала на наши базы и порты. Силой оружия отражать нападение противника".

Приказ немедленно был передан в соединения и части флота, на корабли в море...

В первые же минуты войны Балтийский флот оказался на одном из основных стратегических направлений. Встала задача огромной важности - сделать неприступными морские подступы к

Ленинграду.

Получив от народного комиссара ВМФ утром 22 июня разрешение на постановку мин заграждения, предусмотренных планом, я вызвал в Военный совет флота командующего эскадрой контр-адмирала Д. Д. Вдовиченко и приказал ему руководить первой операцией на море.

"Отрядам минных заградителей и эскадренных миноносцев под прикрытием авиации сегодня в ночь выйти на минную постановку, - говорилось в приказе. - С запада вас будет прикрывать отряд легких сил в составе крейсера "Максим Горький" и первого дивизиона эскадренных миноносцев. Отряд легких сил выходит из Усть-Двинска и будет к 24 часам 22 июня к западу от кораблей, производящих минную постановку. Вам находиться на лидере "Минск". Все донесения с кораблей и авиации - вам, в копии - мне. Требую усилить все виды обороны. Не исключена возможность появления в районе нахождения крейсера подводных лодок противника. По окончании минных постановок крейсеру возвратиться в Таллин. Мины на миноносцы принимать немедленно, приказ об этом начальником тыла капитаном 1 ранга Москаленко получен".

Командир Прибалтийской военно-морской базы контр-адмирал П. А. Трайнин также получил приказ начать минные постановки в Ирбенском проливе эскадренными миноносцами, базирующимися в Усть-Двинске.

Почти в это же время с разрешения наркома ВМФ был отдан приказ командирам соединений подводных лодок капитану 1 ранга Н. П. Египко и капитану 2 ранга А. Е. Орлу начать развертывание подводных лодок в отведенных районах, вести боевые действия, топить все корабли и суда противника. Командиры соединений получали самостоятельность в управлении своими кораблями, хотя, разумеется, они информировали штаб флота о своих действиях. Они сами определяли районы походов подводных лодок, им запрещалось выходить пока лишь в Ботнический залив.

Потом последовали новые и новые боевые приказы. События быстро развертывались по всей операционной зоне флота - от Кронштадта, откуда шла основная морская коммуникация и по которой снабжались почти все военно-морские базы, до устья Финского залива и далее через Моонзунд на юго-запад до Лиепаи протяженностью тысячу с лишним километров.

Приказы и распоряжения доходили до любой точки на морском театре в кратчайшие сроки. В этом была заслуга отлично поработавших накануне войны флотских связистов, сумевших обеспечить Таллин и Кронштадт отличной проволочной,

телефонной, телеграфной связью между всеми военно-морскими базами.

Штаб флота работал с максимальной нагрузкой, казалось, сверх человеческих возможностей. Особенно доставалось начальнику ведущего отдела штаба Г. Е. Пилиповскому. Я в первые дни войны почти не отлучался с основного командного пункта, лишь изредка выезжал для личных встреч с членами бюро ЦК КП Эстонии. Правда, через четыре дня обстановка заставила поехать в Усть-Двинск, где находилось много надводных и подводных кораблей и где для принятия важных решений требовалось мое присутствие.

Особое значение в те дни приобретала разведывательная деятельность, главная тяжесть которой легла на авиацию флота, став одной из важнейших ее задач. Вести воздушную разведку в первое время приходилось в исключительно трудных условиях и при очень сильном противодействии истребителей противника. К разведке привлекались почти все виды авиации. Туда, где по условиям обстановки ее не могли вести самолеты разведывательной авиации, вылетали бомбардировщики с опытными экипажами, а если это было трудно сделать и бомбардировщикам, задачу выполняли истребители. Нам не хватало опыта, мы не имели скоростных самолетов, но и в этих тяжелейших условиях все же достаточно хорошо знали, что происходит на морском театре. Командующий авиацией флота генерал В. В. Ермаченков получил приказ в ходе разведки устанавливать места сосредоточения кораблей и судов врага, наносить удары по ним, а также по портам Мемель, Пиллау, готовиться к минным постановкам. Бомбить порты Финляндии пока запрещалось.

Серьезнейшей угрозой для флота с первых дней войны стала минная опасность. Это понимали и мы, и Главный штаб ВМФ.

Уже 22 июня из Главного штаба контр-адмирал В. А. Алафузов передал следующий приказ:

"Один крейсер и дивизион эскадренных миноносцев держать в Рижском заливе, второй крейсер и дивизион миноносцев иметь в Таллине, линейным кораблям находиться в Кронштадте".

Это было правильное решение: последующие события подтвердили, что нам следовало остерегаться мин противника. Так, эскадренный миноносец "Смелый", встречая из Ханко турбоэлектроход с семьями военнослужащих, в Суропском проливе параваном подсек вражескую мину, получив повреждения, правда незначительные. О минах на подходах к Таллину были оповещены все корабли флота. Вскоре командир военно-морской базы Кронштадта контр-адмирал В. И. Иванов

доложил о том, что на траверзе Петергофа подорвался на вражеских минах пароход "Рухну".

Минная обстановка выявлялась по мере накопления и анализа донесений кораблей, постов СНиС (служба наблюдения и связи) и разведывательных самолетов, а также путем разведывательного траления. В первый же день войны базовый тральщик 216, находясь в дозоре к северу от маяка Ристна, подсек и уничтожил мину, а на другой день командир тральщика старший лейтенант С. В. Панков донес о том, что при возвращении в Таллин обнаружены оголившиеся буйки на линии минного заграждения юго-западнее острова Найссар. В результате их обследования флагманский минер охраны водного района капитан 3 ранга П. Я. Вольский установил, что это минные защитники со взрывающимся устройством в донной части. Сразу же наши тральщики произвели в этом районе разведывательное траление и установили границы минного поля.

24 июня подорвался, видимо, на магнитной мине и затонул базовый тральщик 208. В тот же день к северу от мыса Юминда были обезврежены три плавающие мины. Обнаружены были также пять мин в районе острова Мохни.

Враг ставил мины и в районах других военно-морских баз. Уже на второй день войны они были обнаружены у плавучего маяка "Таллин", к северу от острова Нарген, к западу от Суропского прохода, в устье Финского залива, у входа в Моонзунд.

Штаб флота принимал срочные меры для определения границ минной опасности и информации кораблей об обстановке на море. Поэтому потери от подрыва на минах в первые дни боевых действий были невелики. Но в дальнейшем минная обстановка значительно усложнилась из-за новых постановок, производимых авиацией, катерами и подводными лодками противника.

В западной части Балтийского моря - от Таллина до Лиепаи - противоминная обстановка обеспечивалась лишь на отдельных участках, на большее не хватало сил. Это мы почувствовали особенно остро, когда эскадра вышла в устье Финского залива для постановки минного заграждения.

В море вышли минные заградители "Марти" и "Урал" под общим командованием капитана 1 ранга Н. И. Мещерского, лидеры и эскадренные миноносцы "Суровый" капитана 2 ранга В. Ф. Андреева, "Минск" капитана 2 ранга П. Н. Пётунина, "Ленинград" капитана 3 ранга Г. М. Горбачева, "Володарский" капитана 2 ранга Н. В. Фалина, "Карл Маркс" капитана 3 ранга Л. В. Дубровицкого и "Артем" старшего лейтенанта А. Б. Сея. В пределах дальности полета корабли прикрывались

истребительной авиацией.

Так как в составе флота не было эскадренных тральщиков, противоминное обеспечение возлагалось на корабли отряда, имевшие параваны. В подчинении командующего эскадрой контр-адмирала Д. Д. Вдовиченко находился и отряд прикрытия: катера - охотники за подводными лодками, торпедные катера, 71-й истребительный авиационный полк майора А. В. Коронца и 73-й бомбардировочный авиационный полк майора Ф. Н. Коптева. Прикрытие постановок было необходимо, так как 22 июня наблюдательные посты базы Ханко обнаружила в банке Олег крейсер, два эсминца, тральщики и несколько сторожевых катеров противника, скрывавшихся в шхерах. Я приказал также отряду легких сил в составе "Максима Горького" и трех эскадренных миноносцев под командованием капитана 2 ранга И. Г. Святова выйти из Рижского залива и прикрыть с запада корабли, производившие минные постановки. Эту же задачу выполняла и часть подводных лодок, развернутых к западу от устья Финского залива.

Минные постановки были выполнены успешно. А вот с кораблями, которые их прикрывали, дело обернулось плохо. То, что произошло, рассказал в письме командовавший отрядом прикрытия капитан 2 ранга И. Г. Святов. Я позволю себе привести нарисованную им картину:

"Было тихо и тепло. Корабли отряда держали скорость 22 узла. Ни на море, ни в воздухе наблюдатели не обнаруживали противника. Все благоприятствовало выполнению задачи.

Неожиданно в 16 милях на норд-норд-вест от маяка Тахкуна головной эсминец "Гневный" исчез в клубах дыма, перемешанного с паром.

Донесся гул взрыва. Медленно над "Гневным" облако рассеялось, и все увидели стоящий на месте миноносец без носовой части - она была оторвана и затонула.

Первой реакцией на происшедшее был поворот "все вдруг" на обратный курс. Но вскоре огромный столб воды и пламени взметнулся выше мачт из-под носа крейсера "Максим Горький". Воздух дрогнул от оглушительного взрыва. Крейсер с полного хода ткнулся носом в воду, словно врезался в скалу, и замер. Многотонная лавина воды обрушилась на палубу. А когда водяной купол осел, раскрылось то, чего не ожидали: части корпуса по носовую броневую переборку как не бывало. Но вода внутрь корпуса не поступала.

Корабли отряда прикрытия наскочили на плотное вражеское минное заграждение.

На эсминце "Гневный" положение осложнилось. Было много

раненых и убитых. Командир капитан 2 ранга М. Т. Устинов тяжело контужен. Эсминец медленно погружался в море.

При аварийном положении крейсера заниматься спасением подорванного миноносца было безрассудным риском потерять все корабли. Пришлось снять личный состав с "Гневного", перевести его на эсминец "Гордый", а "Гневный" потопить артиллерией... "

Все мы понимали тогда, что началась война и потери в ней неизбежны, но все равно донесение Святова о гибели одного корабля и тяжелом повреждении другого было воспринято очень болезненно. Нужно было срочно принимать решение - что делать с поврежденным крейсером, как отвести его в Таллин. К месту аварии были направлены базовые тральщики, спасательное судно "Нептун", катера морские охотники под командованием командира охраны водного района главной базы флота капитана 2 ранга А. А. Милешкина.

Расстояние от Таллина до стоянки "Максима Горького" у острова Хиума не более 60 миль. На четыре-пять часов, пока крейсер стоит и после начала его движения, нужно было надежно защитить его с воздуха. Генерал В. В. Ермаченков получил от меня строгий приказ создать надежное прикрытие, ни в коем случае не допустить самолеты противника. Истребители с аэродромов Ханко и Таллина поднялись в воздух.

Позже мы узнали, что один из фарватеров к этому времени был заминирован противником и при выходе кораблей из пролива Хари Курк у поворотного буя Лейне головной тральщик "Шкив" взорвался, переломился и моментально затонул. Погиб и командир соединения капитан 2 ранга А. А. Милешкин.

Навигационная и минная обстановка заставила все корабли повернуть обратно и вернуться на рейд Вормси.

Было решено прорываться в Таллин не по фарватеру, а под берегом по критическим глубинам, не более семи метров под килем. Благодаря отличной подготовке личного состава, хорошей организации борьбы за живучесть, крейсер остался на плаву и пришел в Таллин. Здесь инженеры, рабочие судоремонтного завода (начальник А. В. Куницын) в рекордно короткие сроки устранили некоторые повреждения, подкрепили носовые переборки, и крейсер благополучно совершил переход в Кронштадт. Рабочие и инженеры ленинградского Балтийского и Кронштадтского морского заводов под руководством инженер-капитана 2 ранга Б. М. Волосатова в течение месяца провели большие восстановительные работы, и к середине августа "Максим Горький" вышел на огневую позицию в Ленинградский торговый порт.

Мы в Военном совете остро переживали потери, изучали их

причины. Становилось ясно, что штаб флота не сделал достаточно глубокого анализа ситуации после получения донесения о кораблях противника в шхерах. Из района маневрирования отряда прикрытия следовало послать на разведку базовые тральщики, даже если их и не хватало.

Было ли ошибкой то, что отряд прикрытия шел без трального обеспечения? Известно, что крейсер и миноносцы могли идти за тральщиками, делая максимум 10 - 12 узлов. При такой скорости отряд прикрытия не успел, бы подойти вовремя к устью залива.

Последующие выходы миноносцев и минных заградителей, несмотря на противодействие противника, позволили до 30 июня в основном закончить минные постановки в устье Финского залива. Всего было выставлено более 3500 мин и защитников. Причем минные постановки были выполнены в запланированные штабом сроки.

Минные заграждения в сочетании с береговой артиллерией Ханко, Хиума, Осмуссара сыграли важную роль. Пока фланги минной позиции прикрывались береговой артиллерией, поддерживались авиацией и подводными силами, ее не смог преодолеть ни один крупный вражеский надводный корабль.

Нельзя не отметить добрым словом тех, кто выполнял основные минные постановки - прежде всего экипажи минных заградителей "Марти" и "Урал" под командованием капитана 1 ранга Н. И. Мещерского и капитана 2 ранга И. Г. Карпова. Труд военных моряков этих кораблей был воистину самоотверженным и героическим.

Особо хочу отметить Н. И. Мещерского. Он был участником первой мировой войны, командовал тральщиком, а с первых дней существования советского Балтийского флота - командир эскадренного миноносца, потом минного заградителя. Его минзаг одним из первых стал гвардейским кораблем. Н. И. Мещерский прекрасно знал театр военных действий и свое минное дело, его любили на корабле, уважали на всем флоте. Человек с отличными командирскими качествами, спокойный по характеру, скромный в жизни, он всегда был примером для подчиненных командиров. Многие из них учились у Николая Иосифовича искусству использования минного оружия. Хорошо помогал ему в воспитании и обучении экипажа военком заградителя батальонный комиссар А. А. Коваль. Под его руководством на корабле активно работала партийная организация. Успешному решению боевых задач, точности минных постановок способствовали штурманы корабля - старший лейтенант К. М. Кононов и лейтенант В. К. Тарасов, минер старший лейтенант М. С. Сизоненко, инженеры-механики М. Н. Губанков и В. Г. Гудков.

За первые шесть месяцев войны в трудных навигационных условиях, зачастую при выключенных маяках, при постоянном противодействии противника корабль произвел десять минных постановок.

Запомнилось донесение: в один из дней в начале июля минзаг во время работы подвергся обстрелу 12-дюймовой артиллерии и одновременно налету вражеской авиации. Но даже в таких условиях, отбивая воздушные атаки, ведя борьбу с повреждениями и пожарами, экипаж не прекратил постановку мин и справился с задачей.

Хорошо обеспечивала минные постановки служба тыла, руководимая генерал-майором береговой службы М. М. Москаленко и капитаном 3 ранга П. А. Попиком, а также гидрографическая служба флота капитана 3 ранга М. Н. Назимова.

С первых дней войны начали производиться минные постановки и в Ирбенском проливе. Здесь заграждения также имели своим назначением не допустить проникновения вражеских кораблей в Рижский залив; способствовали они, кроме того, обороне островов Моонзунда. Почти все минные постановки выполнялись в трудных навигационных условиях, в основном по счислению. Ставили мины эскадренные миноносцы "Стойкий", "Сторожевой", "Сердитый", "Сильный", "Сметливый", "Энгельс" и "Грозящий" под руководством командира отряда легких сил контр-адмирала В. П. Дрозда. Прикрываемые авиацией и береговой артиллерией Сарема, эсминцы выполняли боевые задачи вначале в довольно спокойной обстановке, противник почти не мешал. Однако очень быстро ситуация изменилась, в ночь на 27 июня тральщик "Фугас", шедший к месту постановки мин для разведывательного траления, был атакован торпедными катерами врага, от которых удачно уклонился. Чуть позже при подходе сюда были атакованы миноносцы "Сердитый", "Стойкий", "Сторожевой" и "Энгельс". В эсминец "Сторожевой" попала торпеда, у него была оторвана носовая часть, погиб его храбрый командир капитан 3 ранга И. Ф. Ломакин. Тем не менее пока не была выполнена поставленная задача, корабли не ушли; отбив повторные атаки торпедных катеров противника, они закончили в указанном районе минную постановку, а затем, взяв на буксир поврежденный миноносец, несмотря на неоднократные атаки авиации противника, вернулись в Усть-Двинск. Завершение минных постановок в Ирбенском проливе произошло несколько позже, когда корабли отряда легких сил базировались уже в Моонзунде на рейд Куйвастэ.

Эти мероприятия носили оборонительный характер, но мы

думали не только об обороне, считая главной задачей флота наступательные действия. Оборонительные действия были направлены прежде всего на то, чтобы не допустить высадки десантов противника на наше побережье, нарушать его коммуникации в Балтийском море. С первого дня войны мы начали развертывание подводных лодок в море. Уже 23 июня поступили донесения из штабов соединений подводных лодок о том, что их корабли направились к позициям на подходах к Клайпеде, Данцигской и Померанской бухтам, в южную и юго-западную часть Балтийского моря.

Штаб флота разбил морской театр военных действий на две зоны: южную и северную - для подводных лодок соединения А. Е. Орла и для соединения Н. П. Египко. Разграничительной линией служила параллель маяка Хоборга (южная оконечность острова Готланда). Командиры соединений управляли подводными лодками через свои штабы, получая разрешение от штаба флота только на их перемещение по военно-морскому театру.

До начала военных действий в связи с объявленной на флоте повышенной боевой готовностью на позициях для своевременного обнаружения противника находились подводные лодки: у Ирбенского пролива с запада - "С-7" капитан-лейтенанта С. П. Лисина, в устье Финского залива - "М-96" капитан-лейтенанта А. И. Маринеско, на подходах к Лиепае - "С-4" капитан-лейтенанта С. Д. Абросимова.

В первые же часы войны по приказу Военного совета флота в море были направлены новые значительные силы. Через три дня после начала войны мы имели на позициях в Балтийском море и Финском заливе 16, а 1 июля - 25 подводных лодок - больше половины всех находящихся в боевой готовности.

Удачной была атака подводной лодки "С-11" под командованием капитан-лейтенанта А. М. Середы - она в районе Мемеля потопила немецкий сетепрорезатель водоизмещением около 5000 тонн. Добились успеха в первые недели войны подводные лодки "С-4" капитан-лейтенанта Д. С. Абросимова, "Щ-307" капитан-лейтенанта Н. И. Петрова, "Лембит" капитан-лейтенанта В. А. Полещука, "Калев" капитан-лейтенанта Б. А. Нырова. От их торпед и мин пошло на дно несколько вражеских боевых кораблей и транспортов.

Однако удачами подводники в те дни радовали не так уж часто. Даже самые лучшие по мирному времени командиры подчас возвращались с боевых позиций с неизрасходованными торпедами. Мы искали причины срывов, добивались повышения результативности походов. Ни один случай ошибочных действий подводников не оставался незамеченным, их основательно

анализировали, делали выводы, вырабатывали меры, которые позволили бы избежать ошибок впредь.

Заметной вехой в этой работе явилось заседание Военного совета флота 30 июля 1941 года, на которое пригласили командиров, военкомов, начальников штабов соединений, командиров дивизионов и лодок. Всесторонне был обсужден вопрос повышения результативности действий подводных лодок на позициях.

Командиры высказывали свои предложения по выявлению системы коммуникаций и вражеских конвоев. Говорилось об эффективности работы флотской разведки, которая обязана добывать данные об обстановке для лодок, находящихся в море. Командиров подводных лодок беспокоило то, что во время пребывания на позиции трудно обнаруживать корабли и транспорты противника. Были и другие трудности в поиске и уничтожении врага. Подводные лодки, находясь в автономном плавании по 30 - 40 и более суток, действовали самостоятельно, без поддержки другими силами флота. Это требовало от командиров и экипажей максимума выдержки, настойчивости и немалого опыта.

Военный совет в своем решении потребовал более активно вести поиск врага, решительно и инициативно действовать на позициях, грамотно используя оружие. Штабу флота предлагалось активнее помогать соединениям в ликвидации указанных недостатков, а командирам соединений - лучше организовать работу своих штабов по сбору к систематизации разведывательных данных и передаче их на корабли в море.

К сожалению, мы не смогли учесть всех объективных причин низкой результативности действий подводных лодок в тот период. Как сейчас стало известно, с начала войны противник, предполагая выход наших подводных лодок на его коммуникации, во избежание потерь запретил всякое судоходство до особого распоряжения. Однако вскоре в связи с провалом плана "молниеносной войны" фашистские войска начали испытывать потребность в пополнении военными запасами. Это вывело фашистский флот из бездействия. Коммуникации на море стали активнее использоваться кораблями и транспортами противника.

В августе 1941 года результативность действий наших подводных лодок на позициях несколько повысилась. Однако к этому времени существенно изменились условия их боевой работы. Подводным лодкам все труднее становилось выходить в море и возвращаться в базы. Лиепая, Виндава (Вентспилс), Рига были потеряны, нависла угроза над Таллином.

Сейчас, отступая от нити повествования, мне хочется сказать, что не было в прошедшей войне более сложного и трудного театра для действий подводных лодок, чем Балтика. Ни на одном другом театре военных действий не было такой опасной минной обстановки, а к ней надо добавить еще основательную противолодочную оборону противника и многочисленные естественные препятствия. Если на других морях подводники при выходе на позицию и при возвращении в базу могли некоторое время отдохнуть без особого риска, то на Балтийском театре командир корабля и весь экипаж должны были находиться в состоянии максимального напряжения с момента выхода от пирса и до конца похода. И именно эти условия выработали особый характер бесстрашных, искусных, храбрых балтийских подводников, которые позднее показали чудеса героизма и которыми гордится наша Родина. Подводные лодки сохранили свое значение как наступательный вид сил, способный скрытно появляться во вражеских водах, используя торпедное, артиллерийское и минное оружие.

Более эффективно действовала в первые дни и недели войны авиация флота. Мы использовали ее для решения многих задач: она поддерживала с воздуха наши сухопутные войска, наносила бомбардировочные удары по аэродромам, базам и транспортам противника, прикрывала аэродромы и места базирования своих кораблей, вела разведку на море, занималась постановкой мин в водах врага. Ударам авиации подвергались такие крупные вражеские базы, как Мемель (Клайпеда), Гдыня, Данциг. Сильный удар по Мемелю был нанесен 24 июня. Около трех десятков тяжелых самолетов бомбардировочной и минно-торпедной авиации в рассчитанное время появились над базой, мощные бомбы посыпались на военные объекты. Это был первый великолепный расчет штурмана полка капитана П. И. Хохлова.

Но основные усилия авиации по-прежнему были направлены на решение задач, связанных с отражением наступающих немецко-фашистских войск. Наши летчики работали с предельным напряжением, каждый совершал в сутки по три-четыре вылета. Истребительная авиация флота в это время прикрывала военно-морские базы Кронштадт, Таллин, Ханко и флотские аэродромы. Если было нужно, летчики-истребители смело шли на лобовые атаки, таранили самолеты противника. Итогом боевой работы летчиков-истребителей можно считать то, что противник, несмотря на неоднократные попытки, так и не смог нанести массированного удара по нашим основным базовым объектам. Лишь на Моонзунде, где у нас не было аэродромов, врагу удавалось бомбить наши корабли, находящиеся на рейдах.

Между тем по приказу Ставки Главного Командования бомбардировочная и минно-торпедная авиация флота нанесла мощный удар по моторизованным войскам врага, переправлявшимся через реку Западная Двина в районе Двинск, Крустпилс. 120 скоростных и дальних бомбардировщиков под командованием подполковника Е. Н. Преображенского, преодолевая огонь зенитной артиллерии и истребительной авиации, сбрасывали свой смертоносный груз на головы фашистов, рвавшихся на восток.

В результате мощных бомбовых ударов темп продвижения танков противника на Ленинград снизился. Однако и наши потери в самолетах были значительными, давало себя знать отсутствие истребителей сопровождения. Я доложил об этом народному комиссару ВМФ, он понял меня, приказал "задержать использование минно-торпедной авиации до приведения ее в порядок". Бомбардировочная и истребительная авиация продолжала работать с полной отдачей. За первый месяц войны летчики Балтики в боях на дальних подступах к Ленинграду уничтожили большое количество танков, автомашин, много живой силы, сбили около 100 самолетов противника.

Положение на фронте продолжало усложняться, нам приходилось все больше и больше переключать флотскую авиацию для действий в интересах сухопутных войск. А затем быстрое продвижение 4-й танковой группы фашистов вообще заставило всю авиацию флота бросить на поддержку войск фронта.

Командующий Северо-Западным направлением приказал временно подчинить флотскую авиацию командующему авиацией фронта. Этот приказ ставил флотов трудное положение - на морских направлениях небо для врага оставалось открытым. Но иного выхода не было. Возможности авиации Северного фронта были малы, а 8-я армия, теснимая врагом в Эстонии, авиацией совсем не располагала. Поэтому, как ни тяжело нам приходилось без воздушного прикрытия на море, мы понимали, что судьба войны решается на суше и там наши самолеты нужнее.

Вступление в войну на стороне фашистской Германии соседней с нами Финляндии очень осложнило обстановку на море. Возникла непосредственная угроза с суши и с моря не только Кронштадту и Ленинграду, но и всей нашей системе базирования. Силы флота, развернутые в Лиепае, Усть-Двинске, на Моонзундских островах, в Таллине, теперь имели у себя в тылу базы и батареи противника. Причем все базы врага по северному берегу залива были прикрыты системой береговой артиллерии и отделены естественной преградой из шхерных островов.

В такой сложной обстановке нам приходилось развертываться на два противоположных операционных направления, не имея к тому же достаточных сил для надежной защиты важнейшей коммуникации.

Народный комиссар Военно-Морского Флота в своей директиве указал на основные наступательные и оборонительные задачи. Он требовал от штаба флота разработки плана оборудования минами и сетями оборонительных рубежей и защиты их в восточной части Финского залива. Особое внимание обращалось на создание оборонительного рубежа Гогланд, Кунда, маяк Шепелев, Сейвясто.

В непосредственный боевой контакт вошли части, корабли и батареи Кронштадтской военно-морской базы, находящейся в тылу. Развернулись боевые действия в непосредственной близости от Ленинграда. Командир военно-морской базы В. И. Иванов и его штаб под руководством капитана 1 ранга Ф. В. Зозули приступили к проведению мероприятий по поддержке фланга войск по государственной границе с Финляндией. Уже 29 июня враг сделал попытку захватить острова Паттио и Лейтсальми, находящиеся на крайнем левом фланге территории, обороняемой войсками 23-й армии. Однако своевременно развернутый пулеметный батальон, поддержанный кораблями базы, отбил атаки противника.

Через восемь дней после начала войны я доложил в штаб фронта А. А. Жданову и народному комиссару ВМФ Н. Г. Кузнецову оценку обстановки на море: "Противник действует только подводными лодками, авиацией и торпедными катерами, активно ставит мины от Риги до Кронштадта. Постоянно держит подводные лодки перед проливами и выходами из баз, на фарватерах из Таллина. Явно бережет надводные корабли, так как, кроме минного заградителя и двух миноносцев, в шхерах больших надводных кораблей нет. Авиация регулярно днем и ночью двумя-тремя самолетами ведет разведку. Вывод: противник пытается добиться успехов на сухопутном направлении, куда брошена и вся авиация. Надо ждать его дальнейших успехов на суше, попытку обойти Эстонию, с тем чтобы не допустить отхода кораблей на восток и эвакуацию грузов".

Оценка обстановки штабом флота и Военным советом, как теперь ясно из событий и документов противника, была достаточно достоверной.

Первые итоги боев свидетельствовали о том, что Краснознаменный Балтийский флот в эти дни величайшего испытания не дрогнул, военные моряки не знали, что такое паника, не знали страха перед сильным, коварным врагом - с

величайшей самоотверженностью они стали грудью на защиту социалистических завоеваний своей Отчизны. Были ошибки, случалось, несли потери, но, как ни трудно было, мы стремились применять активные способы действий, чтобы нанести врагу максимальный урон, поддержав свои сухопутные войска.

Поддержанию высокого боевого духа у моряков способствовала активная, целеустремленная работа политических органов. На кораблях и в частях в те дни обсуждалось обращение Военного совета флота к краснофлотцам, командирам и политработникам. Выступавшие на собраниях и митингах, выражая чувства всего личного состава, заверяли партию и Советское правительство, что будут драться с врагом до полного его уничтожения. Младший сержант из артиллерийского дивизиона комсомолец Ткаченко заявил: "Если нужно, то мы и жизнь свою положим, но никогда не дадим кровавым фашистам захватить нашу землю".

В первые дни Великой Отечественной войны от тысяч краснофлотцев, командиров и политработников поступали заявления с просьбой направить их на передовые позиции. В Кронштадте в полуэкипаже после митинга, посвященного обсуждению обращения Военного совета, было подано сразу 105 таких заявлений. В учебном отряде в первые пять дней войны около 1500 человек подали рапорты просились в бой.

Сотни балтийцев подавали заявления с просьбой принять их в партию. Военные моряки Балтики свято верили, что Коммунистическая партия приведет советский народ к победе.

На дальних подступах

Первыми на Балтике удар немецко-фашистских войск приняли военные моряки кораблей и красноармейцы частей, дислоцировавшихся в Лиепае. Военно-морская база Лиепая в системе базирования флота занимала очень важное положение. Она находилась на левом фланге его операционной зоны, почти на границе нашей Родины.

Накануне войны по ходатайству Военного совета флота перед народным комиссаром ВМФ часть кораблей была переведена из Лиепаи в базы Рижского залива. В Лиепае оставалась группа подводных лодок, находившихся в капитальном ремонте, и небольшая часть торпедных и сторожевых катеров флота. На озере Дурба в районе Лиепаи базировалась 43-я отдельная авиационная эскадрилья под командованием капитана И. Я. Вахтермана.

На территории базы размещались 23-я и 27-я 130-миллиметровые береговые и 18-я отдельная железнодорожная (четырехорудийная) 180-миллиметровая батареи флота. Их

огневые позиции находились на флангах входов в Лиепаю и Вентспилс.

К началу войны была усилена также противовоздушная оборона базы. Она получила два отдельных зенитных дивизиона, предназначенных в основном для защиты базы от ударов морской4авиации противника. Однако было ясно, что этих сил недостаточно для обороны Лиепаи. По настоянию Военного совета флота Особый Прибалтийский военный округ, которому база оперативно подчинялась с весны 1941 года и который отвечал за сухопутную оборону, выделил для ее защиты 67-ю стрелковую дивизию под командованием генерал-майора Н. А. Дедаева, участника штурма Зимнего дворца, краснознаменца, героя гражданской войны. 67-я дивизия считалась одной из лучших в округе, но ей кроме непосредственной защиты базы вменялась в обязанность также оборона побережья от государственной границы до Вентспилса - около 150 километров, - а она испытывала острый недостаток в личном составе. Вражеская 291-я пехотная дивизия, которой противостояла 67-я дивизия, имела втрое больше солдат и офицеров, боевой техники. К тому же ряд подразделений 67-й дивизии находился перед началом войны на лагерных сборах.

Жаркое дыхание боя коснулось приморского города уже в первую ночь войны. Фашисты начали бомбить Лиепаю около четырех часов утра. Вражеская авиация бомбила преимущественно объекты военно-морской базы - склады и стоянки кораблей, а также сухопутный аэродром, где базировался истребительный полк Особого Прибалтийского военного округа. Объекты флота, будучи надежно прикрытыми зенитными артиллерийскими дивизионами, успешно отражали атаки противника и пострадали немного. Самолеты-истребители, не успевшие подняться в воздух, понесли большие потери.

В первый день войны вражеские летчики совершили на базу и аэродром около 15 налетов.

Собравшись на командном пункте базы, генерал Н. А. Дедаев и капитан 1 ранга М. С. Клевенский приняли совместное решение: усилия военно-морских частей и кораблей направить на оборону базы с моря и непосредственно города, на 67-ю стрелковую дивизию возложить внешнюю оборону.

Командование всеми частями дивизии, военно-морской базой, пограничниками, рабочими отрядами (с предприятий и заводов города) принял на себя командир дивизии генерал Дедаев.

Вся тяжесть борьбы с налетами вражеской авиации из-за отсутствия истребительного прикрытия легла на плечи бойцов

отдельных зенитных артиллерийских дивизионов: 43-го майора В. Х. Русских и 84-го старшего лейтенанта В. С. Сороки. Они сражались мужественно и самоотверженно. Особенно отличилась 841-я зенитная батарея старшего лейтенанта Ф. К. Тимашкова. Она первой в 4 часа утра 22 июня открыла огонь по фашистским самолетам, прикрывая корабли у стенки завода "Тосмаре". Фашисты пытались уничтожить батарею, но боевой расчет после каждого налета менял позицию. Доблестно сражались и бойцы 843-й зенитной батареи лейтенанта Григоряна.

Перед полуднем 22 июня мне позвонил М. С. Клевенский:

- Наши части отступают на Ригу, базу удержать трудно.

Он просил помощи. Увы, мы ничем не могли помочь Лиепае - войск в нашем распоряжении не было. Не приходилось рассчитывать и на округ - враг, потеснив войска 8-й армии, прорвался уже к Шяуляю. На Лиепаю по прибрежной дороге наступала отборная, имеющая двухлетний боевой опыт 291-я пехотная дивизия врага. В дивизии насчитывалось до 17 тысяч человек, ее усиливали подразделения морской пехоты, поддерживали танковые, авиационные и артиллерийские части.

На морских подходах к базе начали действовать торпедные катера и подводные лодки противника. М. С. Клевенский приказал командиру прибывшего на ремонт базового тральщика "Фугас" старшему лейтенанту В. Л. Гиллерману выставить у Лиепаи мины. Прикрываемый торпедными катерами, самолетами-разведчиками МБР-2, огнем береговых батарей, отражая атаки врага, "Фугас" за два дня выставил более двухсот мин, на которых позднее подорвалось несколько кораблей противника.

На подходах к базе были развернуты подводные лодки "Л-3" капитана 3 ранга П. Д. Грищенко, "М-79" капитан-лейтенанта И. В. Автомонова, "М-81" капитан-лейтенанта Ф. А. Зубкова и "М-83" старшего лейтенанта П. М. Шалаева под общим командованием капитана 2 ранга А. Г. Аверочкина. Они должны были предотвратить возможное нападение с моря, прикрыть фланг наших оборонявшихся войск. В Лиепае оставалась авиаэскадрилья в составе 13 самолетов МБР-2 капитана И. Я. Вахтермана; она предназначалась для ведения разведки морского направления, но в силу сложившейся обстановки ей пришлось выполнять эту задачу и на суше, а кроме того, она на своих тихоходных машинах (скорость 180 - 200 километров) бомбила мотоколонны врага.

Командиры эскадрилий капитаны А. Кублицкий и А. Чернов, командиры звеньев старшие лейтенанты Т. Тургенев и А. Арефин, лейтенанты В. Кузнецов и В. Савушкин, все летчики и штурманы не жалели жизни, отстаивая советскую землю. Когда враг

подошел вплотную к городу, оставшиеся самолеты перелетели на озеро Киш под Ригой.

В полдень 22 июня я приказал М. С. Клевенскому вывести из базы в Вентспилс или Усть-Двинск все, что не было связано с обороной и имело возможность двигаться - в частности, танкер "Железнодорожник", подводные лодки, а также 18-ю железнодорожную батарею капитана В. П. Лисицкого.

Штаб флота возложил обеспечение перехода на авиацию и корабли военно-морской базы, однако в связи с тем, что на подходах к Лиепае уже шли ожесточенные бои, выполнить приказ полностью не удалось. Торпедные катера противника потопили на траверзе Вентспилса вышедшую без охранения подводную лодку "С-3". Она не могла по техническому состоянию погружаться под воду и шла в надводном положении. В течение полутора часов экипаж вел неравный бой, отражая атаки вражеских катеров. Все артиллеристы, находившиеся на мостике, погибли. Командир "С-3" капитан-лейтенант Н. А. Костромичев решил выбросить корабль на берег, рассчитывая спасти экипажи, но не успел - вражеские торпеды разломили подводную лодку на несколько частей. Благополучно прибыли в Рижский залив подводные лодки "С-9", "Лембит", "Калев", "М-77" и танкер "Железнодорожник".

К моменту подхода врага непосредственно к Лиепае на ее ближних подступах по решению генерала Дедаева было создано три боевых участка: северный, восточный и южный. Предполагалось, что, пока части дивизии будут сдерживать врага на дальних подступах, эти рубежи удастся подготовить в инженерном отношении для частей флота. Таким образом создавалась некоторая глубина обороны,

На северный участок был выведен флотский стрелковый батальон капитана Пышкина. Это была кадровая, хорошо подготовленная для боя часть. На восточный участок выводился батальон курсантов военно-морского училища под командованием полковника Томилина и полкового комиссара Горожанкина. Сюда же направлялись подразделения 56-го стрелкового полка. Артиллерийскую поддержку участка обеспечивали батареи 94-го легкого артиллерийского полка, 27-я батарея 130-миллиметровых орудий, 841-я и 503-я зенитные батареи флота. В помощь им могла быть использована и артиллерия миноносца "Ленин". На южный участок были выведены отряды из береговой базы подводных лодок и полуэкипажа. Их поддерживали 180-миллиметровая батарея и 502-я зенитная батарея флота. Предполагалось, что на южный участок отойдут со временем также подразделения 281 -го стрелкового полка подполковника Есина. Быстро и организованно

под руководством М. С. Клевенского и его заместителя по политчасти полкового комиссара П. И. Поручикова проходило формирование и вывод на боевые участки флотских частей.

Удар фашистских полчищ, наступавших на Лиепаю, принял на себя в ночь на 23 июня разведывательный батальон 67-й стрелковой дивизии, которым командовал капитан Шапошников, и 281-й стрелковый полк (в неполном составе). В бою погиб командир полка подполковник Есин. На этих рубежах вступили в сражение и городские рабочие отряды.

Ночью фашисты попытались прорваться к городу с юго-запада, но и это им не удалось. Тогда, обойдя Лиепаю с востока, они перерезали железную дорогу Лиепая - Рига. К счастью, из Лиепаи успел уйти последний эшелон с семьями, вырвалась также 180-миллиметровая железнодорожная батарея капитана Лисецкого.

С суши база оказалась отрезанной от наших войск.

23 июня я связался с Клевенжим.

- Военный совет фронта требует драться вместе с воинами дивизии до последней возможности, - передал я. - Все решения вам следует согласовать с командиром дивизии, действовать по его указанию.

К исходу 24 июня наши части отошли с боями на ближние подступы к Лиепае и соединились с подразделениями военных моряков.

Немецкое командование бросило на Лиепаю главные силы 291-й фашистской дивизии, усилив ее полком морской пехоты. Поддерживаемые ударами авиации и танков, они начали атаки. Завязались упорнейшие бои. Воины, рабочие дрались с исключительным мужеством, но сдержать натиск противника, имеющего значительное превосходство, было трудно, и ему удалось вклиниться в оборону. Командование фронта направило в помощь защитникам Лиепаи 28-й мотострелковый полк и курсантов Рижского пехотного училища, однако они не смогли пробиться.

Лиепая продолжала героическую борьбу. Били врага наши 130-миллиметровые батареи под командованием старших лейтенантов С. Е. Гордейчука и М. Н. Савина. Стойко сражался батальон курсантов военно-морского училища. Стояли насмерть отряд партийных активистов и рабочий батальон Артура Петерсона, комсомольский отряд Иманта Судмалиса.

Но обстановка становилась все хуже. Враг вплотную подошел к окраинам, отдельные его части прорвались к заводу "Тосмаре". Командир миноносца "Ленин" капитан-лейтенант Ю. М. Афанасьев, являвшийся старшим командиром в группе ремонтирующихся кораблей, приказал экипажам сойти на берег. Корабли, а также склады боеприпасов и топлива были по его приказу взорваны. Экипажи взорванных кораблей влились в ряды защитников Лиепаи. Их возглавляли заместитель командира базы П. И. Поручиков и заместитель начальника политотдела Дьяченко. Так же пришлось поступить экипажу подводной лодки "М-83". Эта лодка возвратилась в Лиепаю с боевой позиции из-за повреждения перископа, когда ожесточенные схватки с врагом шли уже на улицах города. Моряки открыли огонь из единственного орудия корабля, прямой наводкой уничтожая вражеские машины, прорвавшиеся к заводу. Когда кончились снаряды, экипаж взорвал корабль и вступил в бой с гитлеровцами на суше. Смертью храбрых в бою погиб командир подводной лодки П. М. Шалаев.

Утром 25 июня мне позвонил М. С. Клевенский. Это был наш последний разговор - связь прервалась. Командир базы просил оказать помощь до наступления ночи.

Обстановка на приморском направлении была тяжелой, настоящей помощи гарнизону никто оказать не мог. Генерал Н. А. Дедаев принял решение перебросить из Вентспилса к Лиепае 114-й стрелковый полк с дивизионом гаубичного артполка, но было уже поздно. Единственное, что мы могли сделать, выслали для бомбежки войск противника эскадрилью бомбардировщиков.

Защитники Лиепаи отбивали одну атаку за другой, нанося врагу потери в живой силе и технике.

"Наступление 291-й пехотной дивизии в районе Либавы, - записано в журнале боевых действий группы армий "Север" за 25 июня, - было приостановлено ввиду сильного сопротивления противника, поддерживаемого огнем стационарных батарей".

Утром 25 июня на боевом посту погиб командир дивизии генерал Н. А. Дедаев. После его смерти в командование обороной базы вступил начальник штаба дивизии полковник В. М. Бобович.

Враг ослабил натиск, положение несколько стабилизировалось. Велся слабый минометный огонь, но фашистская авиация продолжала бомбить дороги и объекты базы. Усиленному обстрелу подвергались 23-я береговая и 843-я зенитные батареи.

26 июня командованию дивизии и военно-морской базы было приказано выводить части из окружения. Прорыв был осуществлен двумя колоннами. Первая, в составе подразделений 56-го стрелкового полка, 32-го местного стрелкового батальона, боевого расчета 84-го отдельного артиллерийского зенитного дивизиона и 23-й береговой батареи, под командованием майора Кожевникова пробивалась по прибрежной дороге. Вторая, включавшая в себя восточный и южный участки обороны города, 43-й зенитный артиллерийский дивизион флота, 389-й зенитный армейский дивизион и курсантов военно-морского училища, двигалась по восточной дороге в том же направлении. Замыкали ее пограничники, отдельные команды, рабочие отряды, боевой расчет 27-й береговой батареи, который ушел с позиции, расстреляв весь боезапас, уничтожив материальную часть, взорвав мосты, и противотанковая батарея дивизии. Возглавлял вторую колонну полковник Бобович со своим штабом.

Гитлеровцы обрушили на прорывающихся шквал огня. Их самолеты буквально висели над головами бойцов. В первые часы боя погиб командир 56-го стрелкового полка майор Кожевников, смертельно ранен полковник Бобович, вышел из строя командир зенитного дивизиона капитан Суханов. Командование принял на себя начальник оперативной части штаба дивизии майор Меденцев.

Немногим защитникам Лиепаи удалось соединиться со 114-м

полком. И им снова предстояло прорываться на восток к войскам 8-й армии в район Тукумса.

Командиру базы М. С. Клевенскому было разрешено с частью штаба и политотдела на торпедных катерах перебраться в Вентспилс, организовать там КП и установить связь с командованием дивизии. В море вышло два торпедных катера, затем, с небольшим перерывом, еще один. На переходе между Лиепаей и маяком Ужава наши катера - 17-й и 47-й - встретили шесть торпедных катеров противника. Завязался неравный бой. Катер 47-й был потоплен, а 17-му удалось прорваться в Рижский залив. Третий катер, 67-й, старшего лейтенанта И. С. Иванова, на борту которого шел начальник штаба базы капитан 3 ранга Радкевич, с трудом добрался до Рижского залива. Задача по организации КП в Вентспилсе оказалась нереальной и не была выполнена.

Между тем Лиепая еще продолжала сражаться. Оставшиеся в городе для прикрытия прорыва отряды бойцов и моряков, комсомольцы отряда Иманта Судмалиса и рабочие батальона Петерсона держались до последнего.

29 июня враг вошел в город. Однако и после этого бои не прекращались. Часть патриотов под командованием Иманта Судмалиса на автомашинах прорвалась из окружения к литовской границе и ушла к партизанам. Значительно позднее Имант Судмалис был схвачен гитлеровцами и казнен. Посмертно ему присвоено звание Героя Советского Союза.

В неравных боях враг впервые познакомился с отважными балтийцами и окрестил их "черной смертью". Мужество защитников Лиепаи увековечено в памятнике, стоящем у моста через Торговый канал. На нем надпись: "Защитникам Лиепаи 23. 06 - 29. 06 1941 года".

Между тем обстановка на Северо-Западном направлении продолжала ухудшаться. В ночь на 27 июня я выехал на машине в Ригу. В штабе Прибалтийского военного округа застал заместителя командующего войсками Прибалтийского особого военного округа генерала Г. П. Софронова, который занимался эвакуацией оставшейся части штаба. В Усть-Двинске вызвал командира военно-морской базы контр-адмирала П. А. Трайнина, командиров соединений контр- адмирала В. П. Дрозда и капитана 1 ранга Н. П. Египко, начальника штаба дивизиона торпедных катеров старшего лейтенанта Е. В. Осецкого и проинформировал их о сложившейся обстановке. Выслушав мнение каждого, принял решение немедленно вывести из Усть-Двинска все боевые и вспомогательные корабли, погрузив на них материальные ценности, а что не удастся вывезти - уничтожить. Основное

направление отхода кораблей и транспортов - Куйвастэ - Рохукюла и далее Таллин.

Контр-адмирал В. П. Дрозд получил особую задачу:

"Отряду легких сил находиться в Моонзунде в полном составе, нести дозор на внутренней стороне минного заграждения, базируясь на Куйвастэ, крейсеру "Киров" находиться в Таллине. Выставить мины, прикрывающие Моонзунд с юга, продолжать минные постановки в Ирбенском проливе. Отходить из Рижского залива только по моему приказанию, использовать торпедные катера".

Вечером того же дня под командованием В. П. Дрозда из Усть-Двинска вышли крейсер "Киров", эскадренные миноносцы "Грозящий", "Сметливый", "Стойкий", "Сильный", "Сердитый", "Энгельс", около 15 транспортов, вспомогательных судов, буксирные суда, плавучие краны. К утру 28 июня они прибыли на рейд Куйвастэ. Туда же пришли соединение подводных лодок капитана 1 ранга Н. П. Египко, плавбаза "Смольный". На переходе надводные и подводные корабли прикрывались торпедными катерами.

В Куйвастэ они пробыли, однако, недолго. Уже 30 июня ввиду слабого зенитного прикрытия и отсутствия истребительной авиации корабли, кроме оставшихся для защиты пролива, получили приказ перейти в Таллин. Переход приказано было осуществить по проливу Муху-Вяйн, в котором подавляющее большинство кораблей еще не плавало.

Решающую роль в принятии этого решения сыграли своевременно выполненные гидрографические работы.

Жесткие требования, а также начавшиеся бомбардировки кораблей противником ускорили ход работ.

Я вызвал в Рохукюла контр-адмирала В. П. Дрозда, передал ему приказ:

"Кирову" под Вашим командованием следовать в Таллин, после чего Вам возвратиться в Моонзунд и командовать двумя дивизионами миноносцев по защите входа в Рижский залив. Переход "Кирова" обеспечивает ОВР главной базы".

В сумерках 30 июня крейсер подошел к входу в фарватер. Здесь к его борту подошли три буксира, они начали вводить корабль в канал, но тут же все застлал густой туман. Контр-адмирал Дрозд приказал вернуть крейсер в исходную точку. На рассвете 1 июля с улучшением видимости буксиры повели "Киров" каналом. На одном из участков крейсер коснулся килем грунта, но незначительно. Как только обходной фарватер остался позади, крейсер отдал буксирные концы и своим ходом направился к проливу Хари-Курк. В кильватер ему пошли

эскадренные миноносцы, а впереди шли морские охотники, бросая противолодочные бомбы. Переход завершился хорошо. Это был заслуженный успех военных и гражданских моряков, выполнивших свой воинский долг.

В результате проделанных дноуглубительных работ эскадренные миноносцы и сторожевые корабли, базировавшиеся на Куйвастэ и Рохукюла, получили второй выход из Рижского в Финский залив, чем обеспечивалась возможность маневра силами флота.

Позвонив народному комиссару ВМФ адмиралу Н. Г. Кузнецову, я доложил ему свои соображения о размещении соединений флота и обороне Рижского залива:

- В Куйвастэ - Рохукюла необходимо держать два дивизиона эскадренных миноносцев, дивизион торпедных катеров, морские охотники и тральщики, на позициях перед входом в залив - подводные лодки соединения Египко. Всеми силами командует контрадмирал Трайнин из Рохукюла. Миноносцами и торпедными катерами командует Дрозд. В Таллине - Палдиски находятся подводные лодки Египко, крейсер "Киров", два лидера, дивизион миноносцев и в полном составе корабли охраны водного района, в Лужской губе - линейный корабль "Октябрьская революция", два дивизиона миноносцев и соединение подводных лодок Орла.

Народный комиссар одобрил план. Штаб флота приступил к передислокации кораблей на морском театре.

Обстановка на суше тем временем продолжала ухудшаться. Оставив Ригу, советские войска отходили на север и северо-восток. 3 июля начальник штаба Северного фронта генерал Д. Н. Никишев приказал командующему 8-й армией генералу Ф. С. Иванову немедленно приступить, привлекая местное население, к созданию оборонительных рубежей на южных подступах к Таллину по линии Пярну, Вильянди, северное побережье озера Выртсярв - из расчета на три стрелковые дивизии. Это объяснялось тем, что штаб фронта сосредоточил все свое внимание на южном направлении, откуда шли главные силы противника. Между тем фашисты продвигались и на юго-западном и приморском направлениях, которые были кратчайшими по пути к столице Эстонской ССР и главной базе флота - Таллинну.

Третьего же июля между флотом и фронтом нарушилась связь. Не зная намерений войск правого фланга Северо-Западного фронта, я доложил об обстановке народному комиссару Военно-Морского Флота. Н. Г. Кузнецов приказал выставить на основных дорогах заслоны морской пехоты, активнее использовать авиацию

для разведки, не ослабляя содействия войскам 8-й армии.

"Оборонять до конца Ханко, Эзель, Даго и район Таллина, - гласил приказ, отвести на восток и эвакуировать корабли и имущество, не нужное для обороны. Деритесь за каждую пядь земли в любых условиях возможного окружения. Уверен, что командиры, бойцы выполнят свой долг перед Родиной и оправдают доверие партии".

Однако и на других участках фронта события продолжали развиваться не в нашу пользу. К исходу 10 июля противник продвинулся от Вильянди к Тюри, неожиданно занял исключительно важный для нас пункт Виртсу. Наши войска вынуждены были оставить

9 июля 1941 года Псков и отойти до Торопшино и Порхова (оккупирован 11 Июля 1941 года).

К этому времени относится начало легендарной эпопеи обороны Ханко, о которой следует рассказать подробнее.

Окруженный десятками мелких островков, полуостров Ханко, или Гангут, как его называли раньше, узким язычком врезается в море у входа в Финский залив. Еще издавна вошел он в историю русского флота. Здесь в 1714 году одержал свою первую морскую победу галерный флот под руководством Петра I, разбив у Гангута шведскую эскадру. В наше время он снова стал символом боевой славы воинов армии и флота. 164 дня сражался гарнизон военно-морской базы Ханко с немецко-фашистскими захватчиками и остался непокоренным.

После заключения перемирия с Финляндией в 1940 году и создания на Ханко военно-морской базы встал вопрос, кому ее подчинить - Ленинградскому военному округу или Балтийскому флоту. Мы считали, что целесообразнее подчинить ее флоту. После всестороннего рассмотрения было решено, что всеми силами, в том числе и сухопутными частями, на Ханко будет командовать флотский командир.

Им стал генерал Сергей Иванович Кабанов - старый балтиец, артиллерист, командир высокоавторитетный не только на базе. Помню, задолго до войны артиллерийская часть, которой он командовал, была занесена на Красную доску КБФ. Уже тогда отмечалось, что Кабанов принадлежит к числу командиров, которые умело и активно воспитывают военных моряков в духе готовности к подвигам во имя Родины. Он был подготовлен к этому всей своей жизнью. Сын погибшего в "Крестах" питерского рабочего-революционера, в шестнадцать лет стал солдатом. Дважды сумел уйти от расстрела белыми, в 1919 году участвовал в штурме мятежного форта Красная Горка, которым спустя 15 лет стал командовать. К моменту своего назначения на Ханко Сергей

Иванович прекрасно знал артиллерийское дело, достаточно разбирался в вопросах использования сухопутных войск и военно-морских сил.

Под стать командиру был военком бригадный комиссар Арсений Львович Расскин. Один из наиболее способных молодых политработников флота, неугомонный, неутомимый в работе, он всегда шел туда, где трудно. Хорошо проявив себя будучи военкомом эскадры, А. Л. Расскин по окончании войны с Финляндией был вызван в Смольный к А. А. Жданову и получил назначение на Ханко. Все его лучшие качества в полную силу проявлялись в самый трудный для Родины час на этом небольшом клочке арендованной земли. Достойными помощниками командира по руководству базой были начальник штаба капитан 1 ранга Петр Георгиевич Максимов, командир 8-й отдельной стрелковой бригады полковник Николай Павлович Симоняк. В первые дни войны прибыл начальник артиллерии генерал Иван Николаевич Дмитриев.

База создавалась, по существу, на голом месте. Строились оборонительные укрепления, восстанавливался жилой фонд.

К началу войны, всего за год, были установлены все намеченные планом батареи. Командование базы сосредоточило 30 - 32 артиллерийских ствола на километр фронта. Особенно мощными были железнодорожные 305- и 180-миллиметровые батареи, которыми командовали капитан Л. М. Тудер и майор П. М. Жилин. Береговые батареи могли открывать огонь в любом направлении, точно поражать корабли и наблюдательные пункты врага на соседних островах, успешно вести контрбатарейную борьбу. Места для батарей выбирала комиссия во главе с И. И. Гречом, большим теоретиком и опытным практиком артиллерийского дела.

За месяц до начала войны мне довелось вместе с командующим войсками Ленинградского военного округа генералом Маркианом Михайловичем Поповым побывать на полуострове. Мы проверили состояние боевой готовности частей, ознакомились с ходом строительства оборонительных сооружений. Генерал С. И. Кабанов, полковник Н. П. Симоняк доложили обстановку на суше, море и в воздухе, исполняющий обязанности начальника артиллерии майор С. С. Кобец - о том, какова плотность огня, сосредоточиваемого на важнейших направлениях всей артиллерией базы, включая и артиллерию сухопутных войск. Маркиан Михайлович высоко оценил организаторскую работу командиров, труд бойцов и краснофлотцев. Позднее командующий округом помог значительно увеличить боезапас для войск, запасы оружия и

продовольствия на базе.

Военно-морская база Ханко занимала выгодное оперативно-стратегическое положение на северо-западном морском направлении, являлась важнейшим звеном в системе укреплений, прикрывавших дальние подступы к Ленинграду. База располагалась на основном шхерном фарватере и мешала вражеским боевым кораблям маневрировать между Ботническим и Финским заливами. Понятно поэтому стремление врага как можно быстрее овладеть Ханко.

Для захвата Ханко противник выделил пехотную дивизию, усиленную специальными частями, и мощную артиллерийскую группировку. Фашисты надеялись в первые же дни войны ликвидировать советскую военно-морскую базу.

Наступление финнов на Ханко началось 29 июня интенсивным артиллерийским и минометным обстрелом территории базы и прилегающих островов. В ночь на 30 июня враг захватил остров Хорсен.

В следующую ночь войска противника предприняли попытку внезапным штурмом овладеть красным Гангутом (Ханко). В первом эшелоне шли отборные батальоны. Однако гангутцы достойно встретили врага - нанесли ему большие потери, захватили пленных. Особенно отличился в бою батальон капитана Я. С. Сукача. Хорошо поработала артиллерия базы.

Умелыми руководителями боевых действий проявили себя наши командиры.

"С какой благодарностью и уважением, - пишет в прошлом боец батареи на конной тяге 8-й отдельной стрелковой бригады, а ныне известный ленинградский поэт Михаил Дудин, - мы смотрели на своих командиров после первого боя. Он был жестоким, этот бой. Врагу даже удалось прорваться через передний край, но редким солдатам удалось вернуться обратно, на свою сторону. Мы не зря потрудились, не зря полили своим потом каждый клочок земли. Оборона оказалась на редкость основательной, и у нас не было почти никаких потерь. Мы обрели уверенность в том, что нас сковырнуть с полуострова нельзя".

Так началась еще одна славная страница летописи Краснознаменного Балтийского флота - героическая оборона Ханко.

В ту же ночь противник сделал попытку овладеть островом Крокан, но и там его ждала неудача. Проведя ряд артиллерийских обстрелов территории базы, в которых участвовали иногда броненосцы береговой обороны, через неделю противник повторил атаку на главном направлении и снова вынужден был отойти с большими потерями.

Ежедневно враг выпускал по полуострову тысячи снарядов и мин, бомбил жилые дома и казармы с воздуха, высаживал десанты, пытаясь сузить зону базы, но гарнизон Ханко не только защищался, но и наступал сам, нанося врагу потери.

В первых числах июля мне позвонил бригадный комиссар А. Л. Расскин:

- Среди личного состава наблюдается небывалый подъем. Поступило более тысячи заявлений о приеме в партию. Ханко превращен в неприступную крепость.

Это были не только слова. Личный состав гарнизона построил до 5 августа 227 дзотов, 327 убежищ, 128 укрытых артиллерийских позиций, 74 командных пункта, 245 укрытий для машин, 32 - для самолетов. Все, что представляло ценность для обороны, было защищено. Земля и гранит укрыли людей, и интенсивные обстрелы врага стали, можно сказать, безрезультатными. На линиях обороны воины поставили десятки тысяч противопехотных и противотанковых мин.

В июле я выбрал время побывать на Ханко. Ознакомился с положением дел и приказал командиру базы активизировать боевые действия - не ограничиваться обороной, высадить десант и захватить несколько близлежащих островов, с тем чтобы улучшить обстановку вокруг базы. Еще до моего прибытия были высажены тактические десанты на острова Хорее, Кугхольм, Старкерн. В первом броске шли бойцы лейтенанта Н. Титова. Умело используя поддержку артиллерии и авиации, они с малыми потерями выбили противника с Хорсена.

Для новых десантов штаб базы разработал план захвата ближайших к границе Ханко восточных островов. Был создан более крупный отряд под командованием капитана Б. М. Гранина.

Взаимодействуя с летчиками и артиллеристами, десантники заняли почти два десятка островов.

Смелость гранинцев не знала границ. Они высаживались на скалы, взрывали укрепления, совершали вылазки в глубокий тыл врага. Действия десантников отличали героизм и удаль. Сержант Юрченко, несмотря на то что был ранен, огнем и штыком уничтожил в бою несколько фашистов; старший сержант Нечипоренко с группой бойцов окружил вражеский лагерь и захватил 14 пленных; снайпер Исаков уничтожил 118 вражеских солдат и офицеров; на острове Эльмхольм 32 человека в течение девятнадцати часов отбивали атаки трехсот солдат и офицеров противника.

Через неделю была освобождена от врага новая группа островов. На этот раз десантом командовал подполковник Н. С. Кузьмин. Правда, бой за остров Хесте был очень трудным.

Вместе с десантниками мужественно сражались за Ханко авиационная часть под командованием майора А. В. Ильина в составе авиационных эскадрилий истребителей майоров Л. Г. Белоусова и М. Т. Леоновича. На самолетах И-153 и И-16 летчики под артиллерийским обстрелом поднимались в воздух и вели разведку, бомбардировали аэродромы и корабли противника, поддерживали штурмовкой и обстрелами передний край обороны, прикрывали базу с воздуха. Авиаторы Ханко еще до начала обороны отлично проявили себя в боях. 24 июня 1941 года капитан А. К. Антоненко сбил в районе Таллина фашистский самолет Ю-88, положив начало боевому счету флотских истребителей. 3 июля боевые друзья летчики-истребители А. Антоненко и П. Бринько в воздушном бою над Ханко сбили два финских самолета "Бристоль-Бульдог". Довольно часто праздновали они победу над врагом и в последующие дни. 15 июля Военный совет флота поздравил их с присвоением звания Героя Советского Союза. Враг пытался всеми силами вернуть острова вокруг базы и сжать кольцо окружения, но каждый раз встречал сильное противодействие и отходил на исходные позиции с большими потерями.

Около двух часов ночи 16 августа противник открыл интенсивный огонь по островам Хорсен, Эльмхольм и Гуннхольм и, пользуясь темнотой, на моторных шлюпках начал высадку на Эльмхольм и Гуннхольм. Попытка высадиться на Гуннхольм не увенчалась успехом, на Эльмхольме врагу удалось зацепиться. Командир взвода, защищавшего этот остров, лейтенант Швецов, погиб. Высадившись, противник начал усиливать свой гарнизон. Ему мешала наша истребительная авиация, штурмовавшая плавсредства и войска, а к исходу дня удалось под сильным огнем береговой артиллерии перебросить на остров усиленную роту, которая при поддержке кораблей разгромила противника. Враг потерял здесь до 200 человек. Отлично руководил бойцами заменивший Швецова старший сержант Левин. К моменту высадки нашей роты их оставалось всего шестеро, но они сумели сохранить плацдарм, удержали оборону.

В середине августа Военный совет флота поздравил С. И. Кабанова с награждением орденом Ленина, а А. Л. Расскина - орденом Красного Знамени. Ряд защитников Ханко был награжден орденами и медалями Советского Союза.

Телеграмма Главного Командования, награды воодушевили бойцов и командиров. Стойкость и упорство соединений и частей в обороне росли. Этому способствовала проводимая командирами и политработниками партийно-политическая работа. Личный состав гарнизона был хорошо осведомлен о целях Великой

Отечественной войны, зашиты базы. Военком базы бригадный комиссар А. Л. Расскин, начальник ее политотдела полковой комиссар П. И. Власов, военком стрелковой бригады полковой комиссар Е. П. Романов многое сделали для повышения морального состояния воинов. Сами бывали в частях, проводили собрания партийного и комсомольского актива. Несмотря на тяжелые условия обороны, партийная организация непрерывно росла. 4000 защитников Ханко вступили в ряды Коммунистической партии. В комсомол было принято свыше 1000 человек. Некоторые подразделения целиком состояли из коммунистов и комсомольцев.

На Ханко выходили газеты "Красный Гангут" и "Защитник Родины". В конце августа на всех участках обороны наступило затишье. Противник отвел в тыл дивизию, предназначенную для штурма базы, заменив ее меньшей по численности воинской частью. Но это не означало, что вести оборону станет легче, наоборот, положение базы после отхода флота из Таллина резко усложнилось, она оказалась в окружении. Командование базы докладывало Военному совету флота:

"Получили новую обстановку. Делаем все для круговой обороны. Запасы на учете. С 1. сентября сокращены нормы пайка - растягиваем на длительный срок. Несмотря на трудности снабжения, задачу выполним. Кабанов, Расскин".

Задача, о которой они говорили, вытекала из значения военно-морской базы как передовой позиции, прикрывающей дальние подступы к Ленинграду. Как раз в эти дни шли самые тяжелые оборонительные бои под его стенами. Ханко и остров Осмуссар оставались нашими единственными форпостами в устье Финского залива. И пока мы владели ими, вход для вражеских кораблей в залив был закрыт.

В октябре финское командование передало по радио обращение Маннергейма к защитникам Ханко с предложением капитулировать. Ответ был написан в духе известного письма запорожцев турецкому султану. Борьба гарнизона базы продолжалась с неослабевающей силой.

Приближалась зима. С появлением Льда фронт обороны значительно увеличивался, требовалось больше войск и огневых средств. Между тем пополнять их было не из чего. Защитники вынуждены были вести так называемые "дни молчания", когда даже снайперы не стреляли.

7 ноября 1941 года Ставка Верховного Главнокомандования дала указание эвакуировать гарнизон. В последнем политдонесении военкома и начальника политотдела военно-морской базы говорилось:

"164 дня продолжалась оборона полуострова Ханко. Немецко-финское командование устанавливало различные сроки взятия Ханко. На подступах к Ханко было сбито более 50 самолетов, повреждено и уничтожено несколько боевых кораблей. Не менее четырех тысяч солдат были убиты. Захвачено у врага 17 островов. Вокруг полуострова противник сосредоточил до 14 стационарных батарей всех калибров, 18 полевых и 15 зенитных. Было выпущено по территории базы до 500 тысяч снарядов и мин. И ничто не сломило боевого духа гангутцев".

"Правда" в те трудные осенние дни, когда враг стоял у стен столицы, назвала подвиг гангутцев беспримерной и неслыханной в истории борьбой советских людей, о стойкости которых народ будет слагать легенды.

На Ленинградском направлении тревожно

Но вернемся к июлю 1941-го. Немецко-фашистские войска продолжали наступать через Прибалтику в направлении Ленинграда. Разведывательные части врага показались уже на южной границе Эстонии и около Пярну.

Военный совет, штаб, политуправление Балтийского флота оставались в Таллине. Здесь же находилась большая часть надводных и подводных кораблей. События заставили нас начать энергичную подготовку Таллина к обороне.

Занимаясь этим, мы не выпускали из поля зрения и то, что происходило в других районах театра. Предметом особой заботы стала подготовка к обороне города Ленина, которая развернулась с первых чисел июля в связи с быстрым продвижением немецко-фашистских армий. Конечно, флот играл в осуществлении оборонительных мероприятий не главную роль - это входило в обязанности прежде всего командования Северного фронта - бывшего Ленинградского военного округа.

Округом, а затем фронтом командовал генерал-лейтенант Маркиан Михайлович Попов, с которым мы имели тесный контакт в практической работе в предвоенное время и поддерживали связь в ходе боевых действий в начале войны. Ленинградский военный округ простирался от Мурманска до старой государственной границы по реке Нарова и Карельскому перешейку западнее Выборга. До войны оперативных задач на южном направлении округ не имел, так как перед ним находился приграничный Особый Прибалтийский военный округ, переименованный с началом войны в Северо-Западный фронт под командованием генерала Ф. И. Кузнецова. Однако прорыв фашистскими армиями обороны на ряде участков Северо-Западного фронта вынудил Северный фронт срочно развернуть оборону на новом Юго-Западном операционном направлении.

Враг подходил к территории Ленинградской области. Войска 11-й армии Северо-Западного фронта под командованием генерал-лейтенанта В. И. Морозова в первых числах июля вели тяжелые оборонительные бои восточнее Пскова, Пушкинские Горы, Опочка, по рекам Великая и Череха. Большинство ее дивизий дрались с немцами с первых дней войны и были сильно ослаблены. Столь же сильно ослабленная 8-я армия этого фронта вела тяжелые оборонительные бои на пространстве от Рижского залива до Чудского озера.

4 июля генерал М. М. Попов получил приказ Ставки о создании глубокой обороны на подступах к Ленинграду с юго-запада. Ставка предлагала, в частности, укрепить оборонительную полосу по реке Луга, создать Красногвардейский укрепленный район на подступах к городу. Военный совет Северного фронта создал Лужскую оперативную группу под командованием генерала К. П. Пядышева. Она была сформирована из отведенных ранее с фронта стрелковых дивизий, дивизий народного ополчения, военных училищ, учебных артиллерийских частей.

Ленинградская партийная организация совместно с Военным советом фронта сформировала и вооружила дивизии добровольцев, численность которых достигла 160 тысяч человек.

По призыву Военного совета ленинградцы день и ночь возводили оборонительные сооружения.

В создании жесткой инженерной обороны на подступах к Ленинграду активное участие принимали военные моряки - артиллеристы и кораблестроители. Инженер-капитан 1 ранга А. А. Жуков, инженер-капитан-лейтенант П. Г. Котов, капитан 1 ранга П. А. Скутский предложили использовать для создания артиллерийских и пулеметных огневых точек в Красногвардейском укрепленном районе корабельные броневые плиты. Их инициативу поддержали А. А. Жданов и А. А. Кузнецов.

Для реализации предложения военных моряков была создана оперативная группа из сорока человек. Хотя все они были специалистами другого профиля и никогда до этого дотов не строили, за работу взялись с энтузиазмом. Проектная группа под руководством инженер-капитана 1 ранга Н. Н. Лесникова в содружестве с фронтовыми инженерами и артиллеристами в короткий срок разработала семнадцать типов сборных сооружений для защиты артиллерийских и пулеметных установок. Созданные ею доты были предельно просты по конструкции, что позволяло организовать их массовое строительство в сложных условиях и, что было важно, в сжатые сроки.

В то же время они обеспечивали круговую броневую защиту и максимальные углы обстрела, легко перевозились, быстро монтировались. Изготовлялись детали сооружений на судостроительных и других заводах города. Только в августе было изготовлено и установлено около 80 броневых артиллерийских и пулеметных колпаков, а к концу года на Пулковских высотах, например, насчитывалось около 600 бронированных точек. Строительство броневых укреплений нередко велось под огнем противника.

Обороне Ленинграда были подчинены наши главные заботы и на море. Я уже упоминал, что в начале войны мы создали сильную минно-артиллерийскую позицию в устье Финского залива. Эта позиция сыграла свою роль, противник даже не делал попыток ее форсировать. Однако по мере того как фашистская армия продвигалась к Ленинграду, эта позиция оставалась в глубоком вражеском тылу, и нам приходилось задумываться над оборудованием дополнительных позиций в средней и восточной частях залива.

В июле появилась угроза проникновения кораблей врага в залив в обход флангов минного заграждения, поставленного в его устье. Теперь уже в средней части залива велись усиленное наблюдение и разведка. Было решено создать тыловую минно-артиллерийскую позицию в этом районе. На Гогланде, Лавенсари, Большом Тютерсе полным ходом развернулась установка береговых батарей на временных деревянных основаниях. Военный совет флота дал одному из самых опытных в минном деле флагманов контр-адмиралу Ю. Ф. Раллю директиву - в кратчайшие сроки оборудовать еще одну минно-артиллерийскую позицию в восточной части Финского залива.

Постановку минных заграждений у Гогланда начали 2 июля эскадренные миноносцы "Стерегущий" и "Калинин" и базовый тральщик "Бугель". Однако темп постановки был недостаточно высоким. Пять дней спустя я приказал сформировать специальное соединение под названием "Восточная позиция". В его состав вошли минные заградители "Марти" и "Урал", эсминцы "Калинин", "Стерегущий", "Сметливый", "Стойкий", "Сильный", сторожевые корабли "Циклон", "Пурга", учебный корабль "Ленинградсовет", тральщики "Дзержинский" и "Менжинский", сетевые заградители "Витка" и "Онега", гидрографический корабль "Норд", испытательное судно "Инженер", дивизион морских охотников и два дивизиона катерных тральщиков. Периодически соединение усиливалось эскадренными миноносцами. Командовал соединением контр-адмирал Ю. Ф. Ралль, заместителем по политчасти, а затем и военкомом был назначен полковой

комиссар Р. В. Радун, начальником штаба - капитан 1 ранга В. П. Александров. Активное участие в минных постановках принимали корабли Кронштадтской военно-морской базы. Всего в этом районе было поставлено несколько тысяч мин и минных защитников, преградивших путь вражеским кораблям.

30 июля я доложил народному комиссару ВМФ:

- "Восточная позиция" свою задачу выполнила, ее расформировали и все корабли передали в Кронштадт Иванову. В целях создания единого руководства планированием и учетом постановок активных и оборонительных минных заграждений, тральным обеспечением просим утвердить наше решение о сформировании управления "минной обороны" Балтийского моря в составе бригады траления и отряда минных и сетевых заградителей. Назначить командование: Ралль, Александров, Зубенко.

Н. Г. Кузнецов согласился.

В начале августа противник возобновил наступление на суше на нескольких направлениях. Командующий Северным фронтом, предполагая возможный прорыв кораблей противника, потребовал от нас дооборудовать Гогландскую и тыловую позиции, развить их и, если потребуется, дать на этих позициях бой. Мы решили на тыловой позиции дополнительно оборудовать три оборонительных рубежа: передовой, главный и дополнительный.

После тщательной разработки плана минных постановок Военный совет флота возложил эту задачу на командира Кронштадтской военно-морской базы контр-адмирала В. И. Иванова, который 22 августа приступил к ее выполнению. Здесь были выставлены тысячи контактных мин и минных защитников. Позиции прикрывали ближние подступы к Ленинграду с моря и создавали большую устойчивость базирования наших кораблей в восточной части залива.

Приближение вражеских войск к Ленинграду заставило нас осуществить, не ожидая указаний сверху, ряд срочных мер по подготовке сухопутной территории Кронштадтской военно-морской базы к обороне. В оперативной зоне ее находилась мощная береговая артиллерия, прикрывающая подступы к Ленинграду с моря, в составе трех секторов:

Кронштадтского, Выборгского и Гогландского. Она насчитывала сотни стволов от 305- до 45-миллиметрового калибра. Секторы подчинялись командиру базы.

В связи с усложнившейся обстановкой на фронте для более надежного управления и лучшего использования артиллерии Военный совет флота разделил Кронштадтский сектор береговой

обороны на три самостоятельных сектора: Лужский, Ижорский и Кронштадтский.

Лужскому сектору, которым командовал генерал-майор Н. Ю. Денисевич, были переданы: 21-й артиллерийский дивизион, а также отошедшие с запада железнодорожные батареи No 11, 12, 18, а несколько позже бронепоезд No 301, 2-я отдельная бригада морской пехоты под командованием майора Н. С. Лосякова. Кроме того, сектору придавались отдельный железнодорожный и различные другие батальоны и части. В июле коменданту сектора были подчинены канонерские лодки "Красное Знамя" и "Волга" капитана 2 ранга А" Е. Шомракова. На территории, сектора базировались основные части бомбардировочной, штурмовой и истребительной авиации флота.

Лужский сектор, как самый западный, охватывал большой участок вдоль побережья Нарвского залива и Лужской губы.

Перед его командованием была поставлена задача оборонять побережье от возможной высадки десанта и, главное, взаимодействовать с отходившими войсками, оказывая им огневую и авиационную поддержку.

Комендант сектора наметил рубежи обороны; заблаговременно привлекая местное население, организовал строительство оборонительных сооружений. Рубежи были заняты частями сектора, они прикрыли отход наших войск на этом направлении. Оборона велась по линии берег Нарвского залива, Дом рыбаков, Ропша, р. Мертвица, р. Рассонь, Ольховый ручей, Струппово, правый берег р. Луги. Содействуя войскам 8-й армии Северного фронта, части сектора прикрывали важнейшее приморское направление и Котлы. На приморском направлении еще до войны был флотский укрепленный район, так называемый "Пост 20", состоявший из системы долговременных сооружений. Используя его, генерал Денисевич надежно прикрывал фланг отступавших войск, поддерживая их огнем батарей и кораблей.

В Ижорский укрепленный сектор входили мощная стационарная дальнобойная береговая артиллерия на фортах Серая Лошадь и Красная Горка, объединенная школа младших специалистов береговой обороны, запасный полк береговой обороны и несколько зенитных артиллерийских полков.

Командование сектора создало 13 новых четырехорудийных батарей, укомплектовало и на временных деревянных основаниях поставило их на выгодных позициях против наступающих войск врага в деревнях Устье, Долгого, Калище, Пениках. Задачей Ижорского сектора была оборона побережья залива от возможных вражеских десантов на участке мыс Калгампя, Ораниенбаум и содействие войскам, отходившим под давлением превосходящих

сил противника.

Командовал сектором подготовленный, имевший большой практический опыт артиллерист комбриг П. И. Лаковников. Я хорошо знал этого энергичного, инициативного командира. Павел Иванович в первую мировую войну служил на Балтийском флоте артиллерийским унтер-офицером на крейсере "Диана". В 1918 году он вступил в ряды Коммунистической партии, принимал активное участие в гражданской войне на Азовском и Черном морях. По окончании высших артиллерийских курсов армии и соединенных классов флота Лаковников служил в должности артиллерийского начальника в военно-морских базах, затем в штабе Черноморского флота. С 1935 по 1938 год Павел Иванович - начальник береговой артиллерии Северного флота, перед войной он прибыл на Балтику, был комендантом береговой обороны сначала Кронштадтского, а затем Ижорского укрепленного сектора. В этой должности и застала его Великая Отечественная война.

Знающими толковыми военными руководителями были военком Ижорского укрепленного сектора полковой комиссар Г. М. Яичников, начальник штаба майор Н. И. Щукин, начальник артиллерии майор Е. А. Проскурин. До отступления наших войск из Эстонии они успели проделать огромную работу по превращению территории сектора в неприступный оборонительный плацдарм, взять который противник не смог до последнего дня блокады Ленинграда.

Главные события развертывались в это время непосредственно на лужском направлении. Противник сосредоточил здесь значительную группировку своих войск и авиации. Именно здесь фашистское командование намеревалось прорвать нашу оборону, чтобы затем развивать наступление к невским берегам. Успех на этом направлении позволил бы врагу выйти к побережью Финского залива, где находилась значительная часть флотских аэродромов с базировавшейся на них бомбардировочной и штурмовой авиацией. 10 июля противник возобновил наступление 41-го моторизованного корпуса. Вслед за ним подтягивались главные силы 18-й армии, которая направлялась вдоль восточных берегов Псковского и Чудского озер.

Авиация флота к этому времени находилась в очень трудном положении. Военно-морские базы Таллин, Ханко, острова Моонзунда, Кронштадт, Ладога требовали надежного прикрытия истребителями, ПВО Ленинграда также нуждалась в активном ее участии. На территории Эстонии оставалась авиагруппа, возглавляемая полковником Петрухиным, на островах Моонзунда

и на Ханко были свои авиагруппы. Но основная авиагруппировка флота, возглавляемая новым командующим авиацией флота генералом М. И. Самохиным, находилась на аэродромах Ленинградской области.

Подход противника к рубежам реки Луга заставил почти целиком переключить на помощь нашим сухопутным войскам флотскую авиацию. Авиационная поддержка флота (около 350 самолетов) была существенной, так как Северный фронт имел всего 102 исправных истребителя.

Балтийские летчики авиабригад, полков, эскадрилий Н. К. Логинова, А. Ф. Морозова, М. А. Курочкина, А. Ф. Бартновского точно выполняли приказы фронтового командования, день и ночь наносили массированные удары по танкам и пехоте противника, движущимся на Ленинград. Серьезный урон был нанесен колоннам 4-й танковой группы врага в районе станции Дно, на псковском и островском направлениях.

"126 истребителей флота штурмовали танки противника у Ивановского; 42 МБР-2 бомбили огневые позиции батарей на Сантио, Мустаммаа; 39 МБР-2 мотоколонны в районе Сабска, Осьмино; 44 МБР-2 - танки у озера Долгое; бомбардировщики днем 14 и ночью 15 июля совершили около 200 боевых вылетов для бомбежки танков у станции Веймарн".

Так записано в журнале боевых действий флота.

Летчики 8-й бомбардировочной и 61-й авиационных бригад производили по четыре-пять боевых вылетов в день. 11 июля наши торпедоносцы и бомбардировщики в районе Порхова нанесли в короткий срок три удара по одной из механизированных колонн противника. Несмотря на сильное противодействие фашистов огнем зенитных автоматов и истребителями, наши самолеты делали по нескольку заходов на цель. В боях здесь особо отличились экипажи тяжелых бомбардировщиков-торпедоносцев Гречишникова, Уварова, Плоткина, Дроздова, Сыромятникова, Пяткова, Иванова, Карпова, Тужилкина, Косова. В этом же районе 14 июля авиация флота нанесла 10 ударов по колоннам противника. Враг понес большие потери.

Во второй половине июля флот получил самолеты Ил-2. Из них была сформирована первая авиационная эскадрилья под командованием прославленного летчика капитана Барабанова. Самолеты Ил-2 наносили врагу ощутимые потери. Не раз командиры общевойсковых частей, в интересах которых действовали штурмовики, объявляли нашим летчикам благодарность.

Не менее важной задачей в это время являлась разведка

основных сухопутных коммуникаций, идущих на Ленинград. И эту задачу наши авиаторы выполняли с успехом.

Упорное сопротивление наших войск, поддержанных совместными действиями фронтовой и флотской авиации, сорвало реализацию планов немецко-фашистского командования относительно прорыва к Ленинграду на лужском направлении. Не добившись здесь успеха, противник 13 июля перебросил 41-й. моторизованный корпус на северо-запад, чтобы, наступая через Ивановское, прорваться к Ленинграду через Копорское плато. Прорыв фашистских войск в районе озера Самро в направлении Ивановского и Сабска был своевременно обнаружен авиаразведкой флота. По ее данным самолеты 8-й и 61-й авиационных бригад в течение нескольких суток день и ночь непрерывно атаковали войска противника.

В боях у озера Самро отличилось также немало балтийских летчиков. Днем в воздух поднимались тяжелые бомбардировщики и штурмовики, а ночью на задание вылетали самолеты МБР-2. Наносили удары и тяжелые торпедоносцы 1-го минно-торпедного полка. Однажды на торпедоносец, который вел известный летчик В. А. Балебин, напало шесть фашистских истребителей. Это было над деревней Красные Шимы Осьминского района. Ее жители стали свидетелями неравного воздушного боя. Они видели, как один из истребителей врага камнем полетел на землю, но и наш тяжелый самолет начал терять высоту. Штурман Шпортенко и стрелок-радист Кравченко оказались убитыми. Балебину за несколько секунд до падения самолета удалось выпрыгнуть с парашютом и приземлиться в лесу. Ночью он вышел к деревне Красные Шимы, откуда местное население переправило его к партизанам, а от них летчик добрался до Ленинграда. Вскоре он снова был в родном полку. Позднее В. А. Балебин стал пионером свободных полетов торпедоносцев в море, непревзойденным мастером этого вида охоты. В 1943 году Василию Алексеевичу было присвоено звание Героя Советского Союза. К этому времени на его счету было несколько потопленных вражеских кораблей и транспортов.

Командир минно-торпедного полка полковник Е. Н. Преображенский как-то рассказал мне о другом соколе - Василии Гречишникове. Этот летчик со своим штурманом Власовым обнаружил на шоссе колонну танков. Он атаковал ее, очень удачно сбросив бомбы. Гречишников вернулся на аэродром, доложил обстановку и попросил разрешения вылететь снова на выполнение боевой задачи. После короткого отдыха летчик второй раз бомбил танки врага. В последующие дни Гречишников снова был в небе. В один из вылетов на его самолет напали три

Ю-88. Летчик пошел в лобовую атаку, но враг уклонился от боя.

10 июля 1941 года было сформировано главное командование Северо-Западного направления: главнокомандующий Маршал Советского Союза К. Е. Ворошилов, член Военного совета А. А. Жданов, начальник штаба генерал М. В. Захаров. При штабе главнокомандующего была сформирована морская группа; адмирал И. С. Исаков назначен заместителем главнокомандующего по морским делам. Балтийский флот сразу же подчинили К. Е. Ворошилову.

Главнокомандующий Северо-Западным направлением в своем приказе от 14 июля писал:

"Над городом Ленина нависла прямая опасность вторжения врага. Всеми мерами приостановить дальнейшее вторжение врага на нашу территорию, драться с ним, не щадя сил и самой жизни, бить фашистских разбойников там, где они очутились. Наша земля должна стать могилой гитлеровскому фашизму".

Да, именно в эти дни под Ленинградом советские люди показали, что наша земля, придет время, станет могилой фашизму. Именно здесь, на подступах к городу Ленина, наши войска, основательно потрепав фашистские дивизии, остановили их дальнейшее продвижение вперед. Это произошло на Лужском рубеже.

Получив отпор под Лугой, фашисты все же рвались вперед, пытаясь занять наши оборонительные сооружения и с ходу форсировать в нескольких пунктах реку Нарова. Стала реальной угроза прорыва врага на восток по шоссе Нарва Кингисепп. Теперь сюда была брошена вся авиация флота. Десять напряженных дней балтийские летчики наносили один за другим мощные удары по врагу. Из Таллина в Нарвский залив для огневой поддержки обороняющихся войск вышел эсминец "Суровый" (командир капитан 2 ранга

В. Ф. Андреев, руководитель стрельб капитан 2 ранга А. А. Сагоян) в сопровождении сторожевых катеров МО и под прикрытием истребительной авиации. При корректировке огня с бронемашины, развернутой вблизи переднего края обороны, "Суровый" на предельных дальностях нанес ряд эффективных артиллерийских ударов по местам подготовки переправ и скоплениям мотомеханизированных групп и танков противника. Была сорвана попытка противника форсировать реку Нарова в районе деревни Долгая Нива.

В последующие дни артиллерийскую поддержку войскам оказывали также канонерские лодки "Красное Знамя", "Волга", "Москва", "Амгунь", которыми командовал капитан 21 ранга Н. В. Антонов. Далее по ходу повествования мне придется еще не один

раз говорить о канонерских лодках, поэтому позволю себе небольшое отступление и, чтобы дать читателю представление о них, приведу письмо одного из командиров этих легендарных кораблей капитана 1 ранга запаса А. Е. Шомракова:

"Канонерская лодка "Волга" была оборудована на Кронштадтском судоремонтном заводе из грунтоотвозной шаланды. Максимальный ход ее 8 узлов, вооружение два 130-миллиметровых орудия. Матросы, боцман, машинисты были взяты из экипажа шаланды. Комендоры и связисты присланы из запаса, самому младшему из них по возрасту было более сорока лет. Несколько человек участвовало в гражданской войне на Балтике. Помню, один из комендоров, Никонов, плавал в гражданскую войну на эсминце "Гавриил", он один из немногих спасшихся при его гибели. Кадровых офицеров на корабле было два: артиллерист и командир, остальные офицеры - вчерашние гражданские из экипажа этого же судна... "

Вот такими были канонерские лодки (кроме "Красного Знамени"). А вот что они делали.

"Наш корабль, - пишет А. Е. Шомраков, - активно поддерживал огнем своих 130-миллиметровых орудий фланг войск 8-й армии (Нарвский залив). Ежедневно нас бомбили самолеты врага, нередко делали попытки обстреливать дальнобойные орудия противника. Случались и попадания, осколки рвущихся снарядов выводили из строя наших людей, но мы держались на своих прежних позициях. С наступлением темноты обычно отходили на север в пролив Хайлода, отдыхали, залечивали раны, а с рассветом снова шли на боевые позиции, на связь с корабельным корректировочным постом, находившимся в боевых порядках сухопутных войск, которые мы поддерживали. И так почти ежедневно, весь август".

... Все попытки фашистов форсировать Нарову и выйти на оперативный простор были отбиты. Под ударами советских войск и при поддержке авиации флота противник понес большие потери в Долгой Ниве, Карьяти, Омути. Наступление было приостановлено.

Героически дрались военные моряки на всех сухопутных рубежах, куда их посылал флот. Морские пехотинцы 2-й отдельной бригады в конце июля - начале августа с беззаветной храбростью отражали натиск врага в районе Хорошего, Ивановка. Здесь они сражались бок о бок с бойцами 2-й дивизии народного ополчения, в составе которой были рабочие - добровольцы с заводов "Электросила", "Красный путиловец" и "Красный треугольник".

В июле из Кронштадта направлялась на передовые позиции 4-

я отдельная бригада морской пехоты. Командовал бригадой генерал-майор береговой службы Б. П. Ненашев, военкомом был назначен полковой комиссар М. П. Вайдо. Бригада сосредоточилась на Шлиссельбургском рейде. Отсюда ее батальоны отправлялись на острова Лункулунсаари и Мантсинсаари, Рахмассари и Коневец, где происходили жаркие боевые схватки. Несколько позже (в сентябре) морские пехотинцы были переброшены на правый берег Невы (Невская Дубровка), куда подошли передовые фашистские части, стремившиеся прорваться через Неву, чтобы встретиться с финскими войсками и замкнуть кольцо блокады вокруг Ленинграда. Как известно, кольца в то время не получалось: финские войска были остановлены стрелковыми дивизиями нашей 23-й армии при мощной поддержке артиллерии и авиации флота на рубеже реки Сестра. Свой вклад внесли и бойцы 4-й отдельной бригады морской пехоты, проявившие в боях героизм, доблесть и преданность своей Родине.

Добрым словом должен вспомнить наших железнодорожных артиллеристов, и прежде всего батарею No 12, особо отличившуюся в боях на дальних подступах к Ленинграду. Эта батарея уже в первые дни войны была переброшена с мыса Пакри сначала в Ижорский укрепленный район, затем под Новгород, а оттуда перешла в распоряжение начальника артиллерии Лужской оборонительной позиции. Отражая натиск врага на реке Луга, артиллеристы батареи умело использовали разветвленную железнодорожную сеть, удачно маскировались, меняли временные позиции и громили врага из своих дальнобойных орудий. Авиация противника усиленно охотилась за батареей. В ясный августовский день фашистским самолетам удалось сбросить тяжелые бомбы в непосредственной близости от орудийных транспортеров. Взрывная волна опрокинула орудийные площадки. Один из вражеских самолетов был сбит пулеметным расчетом сержанта Ермолаева; сам сержант вскоре геройски погиб. Погибли командир взвода ПВО лейтенант Худушин, три краснофлотца, тринадцать человек были ранены...

Немцы хвастливо трубили о "гибели" чудо-сооружений наших тяжелых орудий. А мы в это время в цехах ленинградских заводов ремонтировали боевую технику батареи. И вот спустя 14 дней после "уничтожения", о котором объявило фашистское командование, 12-я отдельная дальнобойная железнодорожная артиллерийская батарея Краснознаменного Балтийского флота с еще большей яростью обрушила свою мощь на скопления фашистских танков и другой техники противника.

Грамотно использовал комендант береговой обороны

генерал-майор Н. Ю. Денисевич и другие железнодорожные батареи. Он приказал готовить для батареи запасные маневренные позиции на существующей колее, создавая специальные тупики. Орудийные транспортеры, отстрелявшись на одной позиции, сразу же уходили на другую. Это позволяло избегать вражеских ударов по батареям.

Личный состав батарей формировался за счет кораблей; направляли на них также ленинградских комсомольцев. Так, 1118-я батарея была укомплектована за счет линейного корабля "Марат". Ленинград создал многие десятки батарей, эта работа не прекращалась ни на один день. Были сформированы десятки береговых, железнодорожных и зенитных батарей, семь бронепоездов.

В районах Пулкова и Дудергофа начали строиться стационарные морские батареи, одна из 9, другая из 10 морских орудий (частично с крейсера "Аврора"). В июле для поддержки войск фронта было решено применить артиллерию вновь строящихся эскадренных миноносцев "Опытный", "Строгий", "Стройный", научно-исследовательского полигона, а также 203-миллиметровые орудия крейсера "Петропавловск", закупленного в Германии. В мае 1940 года под названием "Лютцов" он был доставлен в Ленинград и переименован в "Петропавловск". Достройка крейсера проходила на судостроительном заводе имени Орджоникидзе. Немцы всячески тормозили доставку оборудования и вооружения корабля. Его артиллерия, состоящая из восьми 203-миллиметровых орудий в четырех башенных установках, представляла довольно внушительную силу. Поэтому Военный совет флота, учитывая складывающуюся под Ленинградом обстановку, в середине июля принял решение ввести в строй главный калибр артиллерии крейсера.

Командир крейсера капитан 1 ранга А. Г. Ванифатьев и командир отряда вновь строящихся кораблей в Ленинграде получили приказ ввести и подготовить артиллерию для использования против наступающих фашистов. Молодые артиллеристы старшие лейтенанты В. А. Сычев, В. Г. Пужаев, И. И. Томилов, Я. Грейс, используя боевые расчеты башен и мастеров ленинградских заводов, к началу боев за город Ленина ввели в строй главный калибр артиллерии корабля. Для эффективности стрельб на южном (красносельском) направлении были развернуты корректировочные посты. Позже посты были развернуты и на северном (карельском) направлении.

14 августа крейсер отбуксировали на огневую позицию в Ленинградский торговый порт, в Угольную гавань, откуда почти визуально просматривалось основное направление наступления

фашистов - Красное Село, Урицк. 24 августа крейсер пристрелял орудия главного калибра и приготовился к открытию огня по фашистской пехоте и их танкам.

Во второй половине августа на огневые позиции в ковш морского канала были выведены "Марат", крейсер "Максим Горький", на Большом Кронштадтском рейде встала "Октябрьская революция", готовилась к стрельбам из Кронштадта 19-я железнодорожная 180-миллиметровая батарея. В Ленинградском железнодорожном узле готовились специальные огневые позиции для тяжелых артиллерийских систем флота. В Кронштадте всю артиллерию объединили в одну группу. В полной готовности находилась и артиллерия Ижорского сектора.

Все вновь сформированные батареи, в том числе и артиллерия кораблей, находились в подчинении командующего артиллерией Красногвардейского укрепленного района. Использованию артиллерии флота в известной степени мешал децентрализованный метод ее применения. Приказания шли через командиров связи, находящихся в армиях или укрепрайонах. Право вызова огня было предоставлено командующему артиллерией 42-й и 55-й армий.

В этих условиях остро встал вопрос об организации централизованного боевого управления флотской артиллерией, такого управления, которое смогло бы обеспечить максимальное использование этой грозной силы в четком взаимодействии с фронтовой артиллерией. В конце июля народный комиссар ВМФ приказал возложить руководство всей морской артиллерией, включая корабельную, на одного из опытнейших артиллеристов флота - контр-адмирала Ивана Ивановича Грена. Возглавляемое им управление в штабе морской обороны оперативно подчинялось командующему артиллерией фронта. Лично я очень высоко ценил этого мужественного человека, великолепного специалиста, истинного артиллерийского бога на военно-морском флоте. Ему было доверено возглавить всю артиллерию флота, направить в сторону фашистов несколько сотен крупных стволов, вместе с наземной артиллерией фронта создать мощный заслон, преградить врагу подход к непосредственным рубежам города.

Управление начальника артиллерии флота теперь занималось ускоренной специальной подготовкой кораблей и батарей, выбором и подготовкой огневых позиций для них с расчетом, что придут еще корабли из Таллина, организацией вызова огня, доставкой боеприпасов, комплектованием вновь сформированных батарей.

И. И. Грен быстро и точно сориентировался в выдвигаемых ходом боевых действий задачах, которые должна была решать

артиллерия. Это - огневое содействие войскам в отражении врага, обеспечение коммуникации Ленинград Кронштадт, борьба с батареями в глубине фашистской обороны.

Активно работали в эти месяцы на артиллерию гидрографы флота. Начальник гидрографической службы М. Н. Назимов, его заместители Г. И. Зима, Г. Н. Рыбин и А. А. Смирнов, получившие боевой опыт в войну 1939/40 года, вместе со штурманами флота Л. Я. Родичевым, Гусевым организовали привязку к местности огневых позиций для надводных кораблей и железнодорожных батарей. Гидрографический отряд капитана 3 ранга В. А. Климантовича, в котором подразделениями командовали З. М. Валеев, И. П. Суяров, В. А. Надпорожский, Г. И. Колесников, В. А. Смыков, выполняя задание контр-адмирала И. И. Грена, в короткие сроки он наблюдал и вычислил данные для стрельбы линейному кораблю "Октябрьская революция", крейсерам "Максим Горький", "Петропавловск" и ряду других кораблей. Все корабли, имеющие артиллерию, снабжались специальными планшетами, картами, формулярами с исходными данными для стрельбы с различных позиций. С помощью гидрографов были созданы пункты инструментальной разведки, расположенные как в Ленинграде на высоких зданиях и сооружениях, так и у переднего края обороны в Автово и торговом порту. Их создали также в Кронштадте, Ораниенбауме и в районе Лисьего Носа. Так родился новый вид обеспечения артиллерийской стрельбы.

Новым делом был и предложенный командиром из фотограммотряда А. Г. Пожарским и осуществленный им вместе с В. Г. Кортом и А. И. Гаудисом стереофотограмметрический метод засечек батарей противника. Аппаратура была установлена на крышах Дома Советов и двух многоэтажных зданий на Московском проспекте. Синхронные наблюдения с этих трех точек давали точные координаты батарей противника, обстреливавших Ленинград. Группа в составе командиров-гидрографов А. Г. Пожарского, П. Г. Скворцова, Г. М. Гильбо, С. И. Вартаньяна, А. Г. Евланова и 12 краснофлотцев, действовавшая до февраля 1944 года, обнаружила 1181 объект противника, в том числе 1025 орудий. Не зря командиры артиллерийских боевых частей кораблей и батарей благодарили гидрографов, они заслужили похвалу.

В этот период были разработаны четкие основы использования артиллерии флота для нужд фронта. Осталось неизменным: артиллерия флота должна использоваться для борьбы с батареями противника, а также для усиления огневых средств фронта. Устанавливались максимальные нормы расхода боезапасов в сутки для орудий различных калибров. Право вызова

огня морской артиллерии с 21 сентября было предоставлено командующему артиллерией фронта. На случай внезапного перехода противника в наступление были разработаны специальные планы взаимодействия с войсками, составлены таблицы и схемы ведения огня. В этом случае огонь мог вызывать также командир общевойскового соединения.

В ходе оборонительных сражений под Ленинградом вырабатывались наиболее целесообразные формы связи и взаимопонимания между флотом и фронтом. К командующим артиллерией армии были прикомандированы для связи морские артиллеристы. Ввели единую документацию связи для командующих артиллерией армии и наших корректировочных постов. Эта организация взаимодействия сохранилась с небольшими изменениями до конца блокады.

На ближних подступах

30 июля 1941 года гитлеровское командование издало директиву No 34 для наступающих войск, в которой обстановка на фронтах оценивалась иначе, нежели в первые недели войны. Основное внимание в директиве уделялось группе армий "Север", которой предписывалось усилить наступление на Ленинград, окружить его, соединившись с финскими войсками, и захватить как можно быстрее северную часть Эстонии, обороняемую войсками 10-го стрелкового корпуса 8-й армии и частями флота.

Для нового наступления немцы создали три крупные группировки. Северная - в составе 41-го и 38-го армейских корпусов и 4-й танковой группы - вела наступление на Ленинград из района Ивановское, Большой Сабск через Копорское плато. 56-й моторизованный корпус наступал вдоль шоссе Луга - Ленинград. Южная группа - в составе 28-го и 1-го армейских корпусов - пыталась отрезать Ленинград с востока, перекрыв все сухопутные и железнодорожные коммуникации, связывающие его со страной. Одновременно наступали Юго-Восточная и Карельская финские армии. Противник имел значительное превосходство на земле и в воздухе.

Незадолго перед наступлением врага, 23 июля 1941 года, командующий Северным фронтом разделил Лужскую оперативную группу на три самостоятельных участка - Кингисеппский (командующий генерал В. В. Семашко), Лужский (генерал А. Н. Астанин) и Восточный (генерал Ф. Н. Стариков) - и подчинил их себе. В состав Кингисеппского участка вошли и части Лужского укрепленного сектора Балтийского флота. Этот участок укреплялся особенно серьезно, так как прорыв противника через Кингисепп грозил захватом прибрежной территории Ленинградской области, на которой находились

многие части и авиация флота.

Готовились к решающему сражению за Ленинград и военные моряки. В связи с тем что Военный совет флота продолжал находиться в Таллине и вынужден был все свое внимание сосредоточивать на его обороне, народный комиссар ВМФ приказал организовать на базе управления военно-морских ВУЗов и частей флота штаб морской обороны Ленинграда и Озерного района во главе с контр-адмиралом К. И. Самойловым и военкомом дивизионным комиссаром В. А. Лебедевым. Вначале морской обороной руководил непосредственно нарком ВМФ, а с 16 июля 1941 года она была подчинена Военному совету Северного фронта. Фактически все задачи и распоряжения Самойлов получал из морского отдела, возглавляемого заместителем наркома адмиралом И. С. Исаковым. Штаб форсировал развертывание Ладожской и Чудской военных флотилий, принимал меры к ускоренному вводу в действие недостроенных и ремонтирующихся кораблей для использования их в обороне города, выполнял и другую, нужную для обороны Ленинграда работу.

... Наступление врага на Ленинград началось 10 июля. Мне сообщил об этом командир Кронштадтской военно-морской базы контр-адмирал В. И. Иванов.

- Финские войска перешли в решительное наступление по всему Карельскому перешейку, - доложил он. - Части Выборгского сектора береговой обороны поддерживают наши отходящие войска. (От города финнов отделяло более ста километров. - В. Т.)

Через неделю, закончив перегруппировку, фашисты начали наступать с плацдармов у Ивановского и Большого Сабска на лужском направлении. Глядя на карту, можно было понять замысел немецкого командования: одновременное наступление на Ленинград с разных направлений, выход на рубеж реки Нева и соединение с финнами.

Бои разгорались на ближних подступах к Ленинграду почти одновременно на направлениях: красногвардейском - с 8 августа, лужско-ленинградском новгородском, петрозаводском и на Карельском перешейке - с 8 - 10 августа. 5 6 августа началось наступление на территории Эстонии, а 7 августа - на побережье Нарвского залива у города Кунда.

Через два дня снова доложил В. И. Иванов:

- Положение наших войск на Карельском перешейке ухудшается, 19-й и 50-й стрелковые корпуса продолжают отступать на обоих флангах.

Учитывая затруднительное положение наших войск на

северном берегу Ладожского озера, были приняты срочные меры к усилению боевого состава Ладожской флотилии за счет кораблей и авиации флота. Командующим флотилией 8 июля был назначен контрадмирал П. А. Трайнин, человек с большим теоретическим и практическим опытом, вполне подготовленный для этого ответственного назначения. Флотилию оперативно подчинили Северному фронту, определив ей главную задачу: поддержка войск 19-го стрелкового корпуса. К сожалению, П. А. Трайнин 24 июля был ранен, в командование вступил капитан 1 ранга В. П. Боголепов, а затем был назначен капитан 1 ранга Б. В. Хорошхин. Ладога глубокий тыл Балтийского театра военных действий - стала его активным боевым участком.

Что же случилось на этом направлении?

Фашисты, располагавшие численным превосходством в людях и технике, прорвали на северо-восточном участке Ладожского озера оборону наших 168-й стрелковой и 198-й моторизованной дивизий 23-й армии. На направлении Питкяранта, Лахденпохья враг вышел к озеру, наши стрелковые дивизий оказались отрезанными и прижатыми к его северному побережью. Сражавшаяся в этом же районе 142-я стрелковая дивизия с боями отходила в район Кильпола. Войска оказались в исключительно трудном положении: кончались боезапас и продовольствие, много было раненых, только в 168-й дивизии 7-й армии их насчитывалось около трех тысяч. Окруженные части держались стойко и мужественно, но силы были неравны.

Военный совет фронта поставил перед Ладожской военной флотилией задачу обеспечить фланги окруженных дивизий, создать на озере твердый и благоприятный оперативный режим, не допуская в районы нахождения наших войск катеров противника, эвакуировать все части и подразделения корпуса. Командующий флотилией капитан 1 ранга Б. В. Хорошхин разделил корабли на три группы, они действовали на флангах наших войск, осуществляя артиллерийскую поддержку, снабжение боезапасом, продовольствием, медикаментами, эвакуировали раненых, не допускали блокады районов боевых действий.

12 августа флотилия, получив приказ, приступила к эвакуации 142-й стрелковой и 198-й моторизованной дивизий. Были использованы девять транспортов, двенадцать барж с буксирами в обеспечении тральщиков. Вывозка красноармейцев и боевой техники производилась под ожесточенным огнем противника, делавшего неоднократные попытки форсировать пролив Меркатсимен Саари, зайти в тыл нашим частям. Отряд катеров флотилии под командованием капитан-лейтенанта М. П.

Рупышева и батальонного комиссара А. И. Федотова не позволил противнику сделать это. За мужество и отвагу, проявленные при обеспечении эвакуации, капитан-лейтенант

М. П. Рупышев, батальонный комиссар А. И. Федотов, краснофлотец В. П. Кардаш первыми на Ладоге были награждены орденом Красного Знамени.

Враг прилагал отчаянные усилия, чтобы изолировать от мест погрузки хотя бы часть наших войск. На одном из участков ему это удалось - был отрезан полк. На помощь подошли две канонерские лодки и сторожевой корабль "Конструктор". Подавив огневые точки, они заставили противника отойти, затем, прорвавшись под прикрытием огня к берегу, сняли личный состав и на баржах вывезли боевую технику.

К 16 августа резко ухудшилась обстановка на участке 168-й стрелковой дивизии в районе Раута-Лахти. На ее эвакуацию было приказано переключить большую часть транспортных средств. Девятнадцать кораблей, транспортов и буксиров с баржами под сильнейшим вражеским артиллерийско-минометным огнем вошли в узкую гавань Раута-Лахти, которую краснофлотцы назвали "бухтой смерти". Трое суток, день и ночь отражая удары катеров противника, ладожцы выполняли боевой приказ.

К исходу 20 августа 10 995 бойцов и командиров, 1823 лошади, 136 автомашин, 112 орудий и минометов 168-й дивизии были вывезены из Раута-Лахти на остров Валаам. Через пять дней после эвакуации эта дивизия вела уже напряженный бой на юго-восточных подступах к Ленинграду, прикрывая участок Апалово, Колпинская колония.

В срыве вражеских планов молниеносного захвата Ленинграда летом 1941 года важную роль сыграли непрерывные активные боевые действия надводных и подводных кораблей и авиации флота, находящихся в Таллине, Палдиски, Моонзунде и Ханко.

Нарушая вражеские морские коммуникации в Балтийском море и Рижском заливе, флот срывал снабжение наступающих на Ленинград фашистских войск группы армий "Север". По-прежнему выходили на позиции наши подводные лодки, велась борьба с минной опасностью, усиливалась минная угроза врагу.

В середине июля подводная лодка "Л-3" совершила свой удачный поход в воды противника. "Л-3" имела задание разведать фарватеры и поставить мины на коммуникациях противника. Выйдя из Таллина, она проследовала к Данцигской бухте. Здесь наблюдатели зафиксировали несколько направлений, на которых появлялся дым судов. Надо было определить, какое направление чаще всего используется фашистами.

Командир корабля капитан 3 ранга П. Д. Грищенко, за внешней флегматичностью которого скрывались огромная выдержка и терпение, как нельзя лучше подходил для такого дела. Он долго выбирал точку для постановки минной банки, но зато поставил исключительно удачно. Не прошло и трех часов, как на ней подорвался крупный вражеский транспорт. В перископ "Л-3" был хорошо виден высокий столб дыма и пламени, в отсеках ясно слышен гул взрывов. В течение часа из района подрыва транспорта доносились звуки разрывов глубинных бомб: гитлеровцы предположили, что транспорт атакован торпедами с подводной лодки... Позднее выяснилось, что у Данцига были потоплены не один, а два транспорта. Наши подводники, вероятно из-за разрывов глубинных бомб, пропустили салют своей второй победы.

Возвращение из похода было не столь приятным. "Л-3" обнаружил противник, началось преследование. После взрыва вражеских глубинных бомб на подводной лодке спружинил и пропустил около тонны воды рубочный люк, нарушилась расклинка батарей, топливо подзалило аккумуляторную яму. Начался пожар, погас свет... В полдень 31 июля "Л-3" вошла в базу.

Походы подводных лодок становились с каждым днем удачнее, их командиры, экипажи обретали опыт; учились бить врага наверняка. Крупный успех выпал на долю подводного минного заградителя "Лембит" под командованием капитан-лейтенанта В. А. Полещука (заместитель по политчасти старший политрук Н. Н. Собколов). Заградитель после тщательной разведки выставил к западу от Борнхольма пять минных банок, на которых, по данным противника, подорвалось и погибло три транспорта. Столь же успешно действовала подводная лодка "Калев" под командованием капитан-лейтенанта Б. А. Нырова (заместитель по политчасти политрук Ф. А. Бондарев). 12 августа эта лодка выставила несколько минных банок к западу от Вентспилса. На банках подорвались и затонули вражеские транспорты "Эспирайт" и "Францен Буг", а также плавбаза "Мозель". Урон противнику нанесла и подводная лодка "Щ-301" под командованием капитан-лейтенанта И. В. Грачева (заместитель по политчасти старший политрук П. С. Кобликов), действовавшая к западу от острова Готланд. Обнаружив ночью на якоре вражеский транспорт, командир принял мгновенное решение атаковать. Он пустил две торпеды и потопил его. На другой день еще один транспорт нашел себе могилу на дне моря от торпед "Щ-301".

Навсегда останется в истории борьбы подводников

Краснознаменного Балтийского флота поход "С-4" под командованием капитана 3 ранга Д. С. Абросимова.

"С-4" находилась на боевой позиции. Вахтенный начальник Д. Д. Винник заметил в перископ дымы на горизонте. Вскоре выяснилось, что курсом на Лиепаю следует немецкий танкер в охранении кораблей и катеров. Опасаясь атак советских подводных лодок, конвой шел по малым глубинам. Абросимов точно рассчитал боевой курс и атаковал противника, выпустив торпеды. Танкер затонул.

За мужество, проявленное в боевых походах, капитан 3 ранга Д. С. Абросимов был награжден орденом Ленина. Ордена и медали были вручены многим членам экипажа. Как ни больно мне об этом писать, но меньше чем через год Дмитрий Сергеевич погиб во время перехода "С-4" из Кронштадта в Ленинград: рядом с лодкой взорвалась вражеская магнитная мина, и он взрывной волной был сброшен с мостика...

Тактическая грамотность, оперативное принятие решения принесли блестящий успех и экипажу "Щ-307" капитан-лейтенанта Н. И. Петрова. Возвращаясь с позиции в базу, командир учитывал возможность появления на подходах к заливу вражеских подводных лодок и очень внимательно наблюдал в перископ за обстановкой. Действительно, вскоре он обнаружил подводную лодку, одновременно акустик доложил, что слышит шумы винтов. Будучи уверенным, что наших подводных лодок в этом районе не может быть, Петров решил атаковать противника. Когда "Щ-307" находилась уже на боевом курсе и оставались считанные секунды до залпа, лодка противника вдруг изменила направление движения. Командир приказал изготовить к стрельбе кормовые торпедные аппараты. Вражеская подводная лодка застопорила ход. Учтя это, командир с дистанции трех кабельтовых выпустил торпеды. На "Щ-307" услышали два мощных взрыва. Подняв перископы, Петров обнаружил на поверхности большое масляное пятно, обрывки немецких карт, обломки деревянных предметов. Как впоследствии выяснилось, то был фашистский подводный корабль "У-144". Президиум Верховного Совета СССР наградил "Щ-307" орденом Красного Знамени. Это был первый успех балтийских подводников в борьбе с лодками противника.

Как же складывалась обстановка под Ленинградом в эти дни?

С 8 по 11 августа советские войска сдерживали бешеный напор превосходящих сил врага на переднем крае главной оборонительной полосы Лужской обороны. Утром 12 августа противнику, подтянувшему свежие резервы, удалось потеснить наши части.

Войска 8-й армии оборонялись самоотверженно. Успешно поддерживала их флотская железнодорожная артиллерия. Для подготовки условий ее маневра были выделены специальные восстановительные войска. Они построили несколько маневренных позиций в районах Копорье, Воронка, Калище, Красная Горка, с которых наши железнодорожные батареи вели боевые действия. К этому времени артиллеристы сделали уже правилом не открывать огонь с позиций, которые подвергались бомбардировке или над которыми обнаруживались разведывательные самолеты врага.

В тылу медленно отходящей 8-й армии, на Ковашинской позиции, была развернута 5-я отдельная бригада морской пехоты. Для отражения возможных десантов на Сескаре, Лавенсари, Гогланде усиленными темпами возводились оборонительные сооружения. Мы продолжали ставить мины в Финском заливе, увеличивая глубину своих оборонительных позиций, с тем чтобы исключить проникновение сюда вражеских кораблей. Так, в Нарве ком заливе мины ставили наши корабли "Стойкий", "Марти", тральщики 210, 214, 209, морские охотники 501, 510 и другие.

В этих боях принимали участие 2-я отдельная бригада морской пехоты, танковый батальон, бронепоезд 301, железнодорожный батальон, 11, 12, 18-я железнодорожные батареи; военных моряков на этом участке фронта насчитывалось более пяти тысяч. Самоотверженно дрались в районе Кингисеппа и Веймарна также курсанты ордена Ленина Высшего военно-морского инженерного училища имени Ф. Э. Дзержинского.

Бои продолжались с неослабевающей силой. Враг занял Чудово, продвигаясь к Красногвардейску и Новгороду. При обороне Копорья части 2-й бригады морской пехоты восемь раз контратаковали противника в течение одного только дня. Один из батальонов этой бригады был сформирован из подводников. Командовал им командир подводной лодки "Л-21" капитан-лейтенант Н. Н. Куликов. 12 августа во время тяжелого боя он был дважды ранен, но остался в строю. 14 августа Куликов снова повел своих подводников в атаку и геройски погиб. Его заменил комиссар батальона Н. В. Шершнев.

Обстановка на фронте быстро менялась. Очень серьезное положение сложилось на кингисеппском направлении. Противник овладел населенными пунктами Керстово, Ильяши, Князеве, Большая Вруда, станцией Батецкая. В боях за Кингисепп замечательные образцы мужества и героизма показали бойцы 3-го батальона 2-й отдельной бригады морской пехоты. Участвуя вместе с войсками 8-й армии в контратаке, они завязали уличные бои.

16 августа под давлением превосходящих сил противника наши войска оставили Кингисепп. К счастью, врагу не удалось осуществить свой план, ораниенбаумский плацдарм остался в наших руках.

Над находившимися на территории Эстонии войсками 8-й армии (10-й стрелковый корпус) нависла угроза полного окружения. Бои на ближних подступах к Ленинграду стали еще более ожесточенными. В двадцатых числах августа были отражены войсками 42-й армии генерала В. И. Щербакова попытки противника с ходу прорваться к Ленинграду через Красногвардейск. Сдерживали противника и сильно ослабленные дивизии 8-й армии.

21 августа войска 8-й армии (11-й стрелковый корпус) получили приказ отходить на правый берег Луги. На их правом фланге сражалась 48-я стрелковая дивизия. От нее зависела судьба нашего аэродрома Липово, с которого еще могли бы вылетать истребители для прикрытия прорыва флота из Таллина.

Занявшие позиции на правом берегу Луги войска 8-й армии и 2-я отдельная бригада морской пехоты стали угрожать флангу и тылу мощной вражеской группировки, наступавшей на Красногвардейский укрепленный район. Учитывая эту опасность, противник ослабил наступление на этот район и направил основной удар на войска 8-й армии, чтобы сделать прорыв и выйти к Финскому заливу. Осуществив этот замысел, враг лишил бы Балтийский флот возможности маневра в районе Кронштадт, Лавенсари, Ханко, угрожал бы Ленинграду и с моря.

Не в нашу пользу развивались события и на Карельском перешейке. Флот имел на этом участке фронта Выборгский укрепленный сектор, в задачу которого входило прикрытие фланга войск 23-й армии с моря.

Военные моряки вели активные оборонительные действия на шхерных островах Пуккио, Паттио и Лайтсальми, находящихся на левом фланге 23-й армии. Отдельный пулеметный батальон Выборгского сектора флота отражал попытки противника занять их до тех пор, пока наши войска не получили приказ отойти на более выгодный рубеж севернее Выборга. 20 августа начальнику штаба Выборгского сектора, вызванному в штаб 23-й армии, было сообщено об отходе 123-й и 43-й дивизий и приказано эвакуировать наш 32-й отдельный артдивизион с островов у границы. 123-ю дивизию противник преследовал по пятам, и 22 августа он был уже в Сатаниеми. Снятие и погрузка материальной части артдивизиона на транспортные средства на островах Пуккио, Паттио и других проходила уже под сильным огнем. К 25 августа основные силы дивизиона отошли в Койвисто. Сюда же из

Выборга передислоцировался штаб сектора.

Обстановка между тем продолжала осложняться. Противник перерезал пути отхода наших 43, 115 и 123-й стрелковых дивизий, и они оказались в окружении. Разрозненными группами, без материальной части бойцы и командиры пробивались в Койвисто. Выход из окружения этих дивизий прикрывал сводный морской полк при поддержке 229-й и 269-й батарей, эскадренных миноносцев "Сильный" и "Стойкий", канлодки "Кама", бронекатеров 212, 213, 214. Это звучит, наверное, парадоксально: полк морской пехоты обеспечивал выход из окружения трех стрелковых дивизий, - но было именно так. Моряки выполнили задачу, хотя потери личного состава в полку составили 50 процентов. Из бойцов и командиров этих дивизий были скомплектованы боеспособные части, которые заняли оборонительный рубеж под Койвисто...

В средней части перешейка войска 23-й армии также не смогли остановить врага. 30 августа фашисты заняли Выборг и Райвола, 31 августа - Терийоки. На море ими был захвачен остров Тейкарсаари. Гарнизон острова почти полностью погиб. В этих условиях было принято решение оставить Тронзунд. Дислоцированная на нем 269-я батарея вместе с базой шхерного отряда была эвакуирована сначала в Койвисто, а затем на Тиуринсари. 31 августа оказались в окружении войска, оборонявшие Койвисто. Я считал, что их следует эвакуировать морем, о чем представил в штаб фронта докладную записку. Такое решение и было принято Военным советом фронта. Одновременно Военный совет фронта решил сосредоточить все сохранившиеся части Выборгского укрепленного сектора на островах Бьерка и Тиуринсари, где они должны держать оборону, несмотря на то что основные наши войска были уже далеко на востоке.

Войска 23-й армии отошли к старой государственной границе 1939 года и. здесь закрепились на рубеже сохранившихся фортификационных сооружений. Флот отправил сюда из Ленинграда сформированный в срочном порядке специальный батальон военных моряков численностью около 700 человек.

Во второй половине августа в Ленинград прибыла комиссия Центрального Комитета партии и Государственного Комитета Обороны во главе с заместителем Председателя Совета Народных Комиссаров СССР А. Н. Косыгиным. В состав комиссии входили нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов, командующий ВВС Красной Армии

П. Ф. Жигарев и начальник артиллерии Красной Армии Н. Н. Воронов. При активном участии и содействии комиссии были решены важные вопросы организации обороны города,

взаимодействия сил противовоздушной обороны, использования артиллерии флота в интересах войск, отражающих натиск врага. Ставка разделила Северный фронт, растянувшийся от Мурманска до Ленинграда, на два фронта: Карельский (командующий генерал-лейтенант В. А. Фролов) и Ленинградский (генерал-лейтенант М. М. Попов){2}. Несколькими днями позже Государственный Комитет Обороны упразднил командование Северо-Западного направления, возложив всю полноту ответственности за руководство войсками, оборонявшими Ленинград, на командующего Ленинградским фронтом.

Это были необходимые меры. Враг торопился. В директиве, подписанной Гитлером 21 августа 1941 года, говорилось:

"... Главнейшей задачей до наступления зимы является не взятие Москвы, а захват Крыма, промышленных и угольных районов на Донце и лишения русских возможности получения нефти с Кавказа, на севере окружение Ленинграда и соединение с финнами"{3} (подчеркнуто мной. - В. Т.).

Имея в виду не допустить соединения немецких и финских войск, наша Ставка из своих немногочисленных резервов выделила 52-ю и 54-ю, а несколько позже 4-ю армию. Они были развернуты на реке Волхов, надежно прикрыв волховское направление. Позднее эти армии сорвали наступление фашистских войск на Тихвин (город враг захватил 8 ноября, а был выбит из него через 31 день), не дали им выйти на соединение с финнами севернее Ладожского озера. Если бы врагу удалось это сделать, то Ленинград оказался бы в двойном кольце блокады, доставка продовольствия, боеприпасов, горючего стала бы невозможной.

К этому времени относится ликвидация Лужского укрепленного сектора флота, вызванная отходом войск 8-й армии через Копорское плато; его части вошли в состав Ижорского сектора, который оперативно подчинили командующему 8-й армией. Лужский сектор сделал свое дело: благодаря стойкому сопротивлению его частей, взаимодействовавших с войсками 8-й армии, врагу не удалось прорваться к Ленинграду кратчайшим путем.

Не меньшее значение имела и упорная оборона эстонского плацдарма и столицы Эстонии - Таллина войсками 10-го стрелкового корпуса при исключительно мощной поддержке сил флота. Скованные вражеские дивизии, предназначенные для наступления на лужском и новгородском направлениях, облегчали в какой-то степени положение защитников Ленинграда на Лужском рубеже.

Оборона Таллина

На сухопутном эстонском плацдарме обстановка складывалась очень неблагоприятно. Уже 8 июля враг с ходу овладел Пярну, создавая очень опасное положение для Таллина с приморского направления, где наших войск вообще не было. А в первых числах июля разведывательные отряды 217-й пехотной дивизии противника появились из-под Марьямаа. Практически дорога на Таллин была открыта.

Решением ЦК Компартии Эстонии был создан Республиканский оперативный штаб. В городах и уездах создавались штабы для охраны тыла советских войск. 11 июля был образован Республиканский комитет обороны. В городе было мобилизовано несколько тысяч человек на строительство оборонительных рубежей. Особенно много людей направлялось на сооружение укреплений, закрывавших входы в город по шоссе из Нарвы, Пярну, Палдиски, ежедневно здесь работало по три и более тысячи человек, в полном составе трудились коллективы заводов и фабрик.

Обстановка сложилась так, что всю полноту ответственности за оборону столицы Эстонии и главной базы флота я вынужден был взять на себя. Я назначил заместителя начальника инженерного отдела флота инженер-полковника А. Н. Кузьмина старшим инженерным начальником обороны главной базы (начальник отдела полковник Т. Т. Коновалов в это время находился под Ленинградом, где нужно было готовить к обороне ряд военных объектов). Одновременно А. Н. Кузьмин представлял флот в Комитете обороны ЭССР по вопросам инженерной подготовки рубежей под Таллином.

Командовать всеми силами в обороне города Военный совет КБФ назначил руководителя противовоздушной обороны флота генерал-майора Г. С. Зашихина. Гаврил Савельевич имел хорошую подготовку, был волевым и требовательным начальником. В самые трудные дни боев он не терял присутствия духа, умел поддержать, приободрить подчиненных, обладая удивительным даром располагать к себе людей. Гаврил Савельевич любил воинский порядок и всегда стремился его поддерживать.

Генерал Г. С. Зашихин вместе с военкомом А. А. Матушкиным после обсуждения с командирами своего штаба, инженерами и рекогносцировки на местности внес на рассмотрение Военного совета флота предложение о создании оборонительной полосы под Таллином по линии Пирита, Иру, Лагеди, Лехьмя, южная оконечность озера Юллемистэ, Пяскюла, Харку. Было принято решение построить здесь железобетонные и деревоземляные огневые точки, надолбы, противотанковые рвы, искусственные водные преграды, минные поля, проволочные заграждения под

током и окопы в полный профиль. Особое внимание уделялось укреплению опорных пунктов Иру, Лагеди, Лехьмя, озера Юллемистэ, Пяскюла, Харку.

Получалось довольно странное положение. Создавали оборонительную полосу, не представляя состава войск, которые отойдут сюда и займут оборону. Но ждать было нельзя, каждый день был дорог.

Работы развернулись с 17 июля. В те дни мне иногда удавалось выехать на строительство. Запомнилась поездка вместе с А. Н. Кузьминым в Иру. Тысячи граждан и военных моряков из частей флота работали здесь. Каждый вкладывал в строительство оборонительных сооружений все силы и умение, каждому хотелось, чтобы фашисты были остановлены.

В течение трех недель напряженной работы таллинцев, саперов, моряков была создана главная оборонительная полоса на расстоянии 9 - 12 километров от города. Она включала в себя 39 километров противотанковых рвов, 10 тысяч бетонных, 5 тысяч металлических и 6 тысяч деревянных надолбов, 60 километров проволочных заграждений, лесные завалы, орудийно-пулеметные дзоты, плотины. В эти же дни на предприятиях Таллина оборудовались бронепоезда и железнодорожные батареи, налаживалось массовое производство минометов и мин, изыскивались возможности для производства взрывчатки и взрывателей.

Осуществлялись другие важные мероприятия по подготовке к обороне главной базы.

Учитывалось и то, что Таллин, возможно, придется оставить. На этот случай бюро ЦК Компартии Эстонии рассмотрело и приняло решение вывезти из столицы республики на восток заводское оборудование, другие материальные ценности, квалифицированных рабочих и инженеров. Флот должен был обеспечить их транспортировку морем, выделить силы охранения.

Отправленные на восток в июле и первой половине августа транспорты с важными грузами, охраняемые нашими боевыми кораблями, благополучно добрались до Кронштадта. Подорвался лишь транспорт "Мария" с мукой в трюмах, однако его спасли, отбуксировали к берегу.

Но мы думали не только о народнохозяйственных грузах. Своих, чисто флотских, запасов в Таллине было очень много.

Нужно отдать должное начальнику тыла флота Митрофану Ивановичу Москаленко, его энергии, заботе о сохранении для флота ценнейшего имущества.

Было вывезено из Таллина около 15 тысяч тонн технического имущества, в том числе базовые запасы эскадренных миноносцев,

аккумуляторные батареи для подводных лодок, баббит, листовая и сортовая сталь, цветные металлы, электрооборудование, кабели, провода, станки и другие материальные ценности. Эти запасы позволили осуществлять ремонт кораблей флота почти без завоза технического имущества из центра в течение двух лет блокады в Ленинграде.

Важными задачами флота в этот период были защита своих морских коммуникаций, обеспечение перевозок из Кронштадта на Ханко, Моонзундские острова. В связи со все возрастающей минной опасностью возникла необходимость проводить одиночные боевые корабли и суда в составе конвоев под защитой авиации, обеспечивая переходы катерами ПЛО (противолодочной обороны) и тральщиками, и все это только по строго определенным фарватерам. Поэтому одновременно с назначением командира конвоя назначался и штурман, знающий условия перехода, навигационную обстановку. Обязанности эти часто возлагались на гидрографов Б. Румянцева, К. Овечкина и других.

Бои на фронте шли с неослабевающей силой.

Наши войска несли тяжелейшие потери. Флотский госпиталь (руководил им военврач 2 ранга Ф. И. Синенко), являвшийся основным лечебным учреждением в Таллине, принимал в это время не только раненых военных моряков, но и воинов из сухопутных частей. Значительно была расширена сеть гражданских лечебных учреждений, открыты временные больницы в Таллине, Тарту, Нарве, Хаапсалу, Тапа и других городах, где разместилось много раненых; с каждым днем число их росло.

Врачи, сестры, санитарки работали сутками на берегу, спасая жизнь людей. Еще труднее было, когда они выходили на транспортах в море для сопровождения эвакуируемых, но никогда не падали духом, находили в себе силы не поддаться отчаянию, сказать доброе слово поддержки раненому воину. Эти люди, до конца преданные своему долгу, в самых сложных условиях вели себя как герои. Начальник медицинского отдела флота рассказал мне как-то о молодом враче-хирурге главного госпиталя Т. В. Разумеенко. В последние дни обороны Таллина Татьяна Васильевна шла на одном из транспортов с ранеными. Во время прорыва в транспорт попала сброшенная самолетом врага бомба. Разумеенко оказалась в воде; 16 часов она продержалась на каком-то деревянном обломке. Когда ее подобрал случайно проходивший мимо тральщик 205, она была без сознания. А придя в себя, немедленно встала к операционному столу: требовалась помощь раненым бойцам, подобранным тральщиком.

Прощаясь с Татьяной Васильевной, военком тральщика сказал ей:

- Всех жалко, кто погиб, кого не удалось спасти. Может быть, простая случайность и вас спасла от гибели. Но в этой случайности есть своя справедливость. Вы не должны были погибнуть, ведь вам надо спасать жизнь другим.

После двухмесячного лечения Разумеенко снова стала работать во фронтовом госпитале, возвращая к жизни защитников блокированного Ленинграда, часто выезжала на корабли Балтийского флота.

Всего из Таллина в Кронштадт было перевезено морем свыше 18 тысяч раненых. Переход каждого транспорта был сопряжен с риском.

Перегруппировав силы, пополнив потрепанные в боях части, после усиленной разведки противник 22 июля возобновил наступление. Главный удар наносился в стык 10-го и 11-го стрелковых корпусов. К исходу 25 июля врагу удалось выйти на западный берег Чудского озера. 11-й стрелковый корпус был отрезан от основных сил 8-и армии. 10-му стрелковому корпусу, отражавшему натиск в направлении Раквере, Кунда и на Марьямаа, удалось остановить противника{4}. В конце июля Гитлер в новой директиве No 34 потребовал от командующего группой армий "Север":

"Первоочередной задачей всех сил 18-й армии является очищение от противника Эстонии. Лишь после этого ее дивизии начнут выдвигаться в направлении на Ленинград".

Напор немецко-фашистских войск усилился.

Новый командующий 8-й армией генерал П. С. Пшенников{5} сообщил, что противник прорвал нашу оборону и силами пехотной дивизии стремится выйти на линию Тапа, Раквере. Штаб направления потребовал от нас принять все меры по обороне Таллина. Это было немедленно сделано. Возможности наши были невелики. Часть бригады морской пехоты и строительные батальоны мы ранее послали на правый фланг фронта к Марьямаа, под Таллин, на восточный боевой участок обороны вывели оставшиеся в нашем распоряжении батальоны единственной бригады морской пехоты, корабли приготовились для огневой поддержки. В Палдиски был развернут один батальон и приведены в готовность береговые батареи.

Наступление гитлеровцев на север тем временем продолжалось. 5 августа противник овладел станцией Тапа, перерезав железную дорогу и автотрассу Таллин - Ленинград. К исходу 7 августа его войска вышли на побережье между мысом Юминда и Кундой.

После месяца напряженных боев на эстонском плацдарме 8-я армия окончательно была расчленена на две изолированные части. 10-й стрелковый корпус отходил на Таллин, 11-й стрелковый корпус (с ним 47-й корпусной артиллерийский полк) - на Нарву.

Командующий 8-й армией генерал П. С. Пшенников, находившийся со штабом за Нарвой, принял решение нанести на рассвете 9 августа по противнику встречные контрудары и таким путем соединить 10-й и 11-й корпуса. Мы считали это нереальным. Измотанные в боях части 10-го корпуса едва ли могли рассчитывать на успех. В то же время, для того чтобы вступить в бой, им пришлось бы оставить занятые по нашей рекомендации оборонительные рубежи, что было равносильно открытию для врага дороги к Таллину. Обсудив на Военном совете это решение командарма, мы высказали свое отрицательное отношение главнокомандующему войсками Северо-Западного направления маршалу К. Е. Ворошилову, поставили вопрос о подчинении остатков корпуса флоту для усиления обороны Таллина. Одновременно Военный совет просил наркома Военно-Морского Флота адмирала Н. Г. Кузнецова доложить о нашем мнении Ставке. В своем, донесении мы писали:

"Считаем своим долгом донести создавшееся положение с обстановкой под Таллином в связи с разделением противником войск 8-й армии на две части и выходом его на берег Финского залива. Части 10-го стрелкового корпуса без техники и артиллерии численностью всего около 10 тысяч заняли естественные рубежи на расстоянии от Таллина 30 - 35 км общим фронтом до 90 км. Задача, поставленная командующим 8-й армией командиру 10-го корпуса, его наступление на восток не дают нам уверенности, что и эти части останутся прикрывать Таллин. В течение месяца штаб, авиация флота вынуждены уделять много времени сухопутным вопросам. Своих сухопутных сил КБФ имеет одно соединение морской пехоты численностью 2500 человек плюс отдельные команды, роты, формируемые из различных частей, до 2000 человек. Считаем, что даже при интенсивной огневой поддержке корабельной артиллерии сухопутных войск на таком широком фронте недостаточно. Возведенные укрепления полевого типа не являются серьезным препятствием для противника при сосредоточении им сил. В

районе главной базы имеется огромное количество техники, до 80 зенитных орудий, сотни спецмашин, авиация флота до 100 самолетов, береговые укрепления флота. Для защиты главной базы нужны соответствующие силы и средства. Поэтому считаем своим долгом в целях удержания базы для флота, поддержания коммуникаций с островами Эзель, Даго и полуостровом Ханко, вывода подводных лодок в Балтийское море и удержания за собой Финского залива, в целях сохранения тысяч ценных специалистов, техники доложить этот вопрос Верховному Главнокомандующему"{6}.

Народный комиссар обещал сделать это, сказал, что о тяжелом положении Таллина известно. Он выразил уверенность, что его защитники выдержат атаки противника.

Попытки войск 8-й армии восстановить положение не дали результатов.

На участок обороны со стороны Пярну, где угроза была особенно сильна, мы направили сформированный из военных моряков-добровольцев, морских пехотинцев и пограничников отряд под командованием полковника И. Г. Костикова. Отряд занял фронт по линии Казари, Рапла и при поддержке авиации / флота длительное время успешно отражал яростные атаки разведывательных подразделений врага.

Для бойцов, выделенных кораблями и частями флота, не хватало стрелкового оружия. Пришлось приказать командиру Кронштадтской военно-морской базы В. И. Иванову изъять его у команд строящихся кораблей, южных фортов, учебного отряда и немедленно самолетами переправить в Таллин. Ему также было приказано отправить в главную базу одну из сформированных за счет частей флота бригад морской пехоты. Сделать это, однако, не удалось: в, критической ситуации она была введена в бой под Котлами...

12 августа мы получили из штаба войск Северо-Западного направления директиву: "Поддержание морских коммуникаций Таллин - Кронштадт является центральной задачей. Максимально сократить движение транспортов, ограничить перевозки. Вывозить из Таллина ценные грузы. Использовать моторно-парусные шхуны. Продолжать минные постановки на выходах из шхер, изыскать и оборудовать новый фарватер вне обстрела с берега"{7}. В этой директиве было очень много важных боевых задач, но времени и сил для их выполнения не хватало, так как с каждым днем обстановка на территории Эстонии осложнялась. С образованием сплошного фронта обороны Таллина 10-й стрелковый корпус приказом главнокомандующего войсками Северо-Западного направления был подчинен командующему

флотом, а его командир генерал-майор И. Ф. Николаев назначен моим заместителем по сухопутной обороне. Этим обеспечивалось централизованное руководство всей обороной главной базы флота. Я тогда впервые познакомился с И. Ф. Николаевым. Приглядевшись к нему во время посещений командного пункта корпуса, я увидел, что Иван Федорович был зрелым командиром, имел практический опыт руководства войсками в мирное и особенно в военное время. Не так просто пройти от государственной границы тысячу километров под давлением превосходящих сил врага и сохранить боеспособность частей! Не каждому генералу удавалось это. Это был интеллигентный, выдержанный, спокойный по характеру, требовательный к себе и людям человек. Под стать ему был начальник штаба корпуса генерал-майор Л. С. Березинский, личность более темпераментная. И. Ф. Николаев и Л. С. Березинский прекрасно дополняли друг друга в трудные дни обороны Таллина. После Таллина Иван Федорович возглавил и почти до конца 1943 года командовал 42-й армией под Ленинградом. К сожалению, жизнь генерала Николаева рано оборвалась. В 1944 году его не стало.

Несмотря на численное и техническое превосходство сил противника, в результате упорного и героического сопротивления войск 8-й армии, частей флота, пограничников и эстонского народного ополчения значительная группировка врага была скована, имела большие потери, темп ее продвижения значительно снизился. Теперь для штурма столицы Эстонии враг сосредоточивал еще войска 42-го армейского корпуса 18-й армии, усиленного танковыми и артиллерийскими подразделениями.

В середине августа мы получили директиву Военного совета Северо-Западного направления, в которой подтверждалась безусловная необходимость обороны Таллина. Нам предлагалось усилить сухопутные войска за счет береговой обороны, зенитной артиллерии, баз, служб, аэродромов; мобилизовать гражданское население Таллина для осуществления плана инженерной обороны; подчинить части мелкой артиллерии и зенитных пулеметов сухопутной обороне; более эффективно использовать береговую оборону для помощи сухопутным войскам.

Все это уже делалось или было сделано, о чем мы немедленно доложили главкому.

Генерал-майор И. Ф. Николаев объехал с инженер-полковником А. Н. Кузьминым оборонительные инженерные сооружения на отдельных направлениях, дал им оценку на Военном совете флота.

"Сооружения, безусловно, сыграют свою положительную роль, но нужны войска, - докладывал он. - В составе корпуса их очень и

очень мало. Я прошу мобилизовать все, что может дать флот за счет кораблей, береговой обороны, учреждений и тылов".

Мы приняли соответствующее решение. Вскоре были сформированы сводный морской полк, особый отряд моряков, батальон специальных войск и ряд других формирований - всего 14 частей и подразделений, укомплектованных добровольцами, краснофлотцами, командирами и бойцами строительных батальонов, общей численностью 16 тысяч человек. Ручное оружие и пулеметы для них выделили из своих запасов корабли и части флота. По решению Военного совета с кораблей было снято 29 пулеметов, с крейсера "Киров" и лидера "Минск" 45-миллиметровые орудия, с миноносца "Володарский" - 76-миллиметровое орудие, создана батарея на автомашинах для поддержки частей стрелкового корпуса. Вновь сформированные части и подразделения явились заметным подспорьем для войск 10-го стрелкового корпуса. Основой корпуса являлась 10-я стрелковая дивизия, которой командовал генерал-майор И. И. Фадеев. В него входили также: 22-я мотострелковая дивизия НКВД, состоявшая из 5-го мотострелкового и 83-го железнодорожного полков, ранее охранявших государственные объекты в Прибалтике; 156-й стрелковый полк 16-й стрелковой дивизии; Латвийский добровольческий стрелковый полк; корпусные части. Из эстонских истребительных батальонов был сформирован Таллинский коммунистический стрелковый полк численностью около 1500 человек. Командовал им капитан М. Пастернак, военкомом был секретарь ЦК КП Эстонии Ф. Окк. Оба этих отважных человека погибли в тот же день, когда полк занял оборону и принял удар превосходящих сил врага.

К обороне Таллина привлекались корабли, базирующиеся здесь: крейсер, два лидера, девять эсминцев, три канонерские лодки, а также девять батарей береговой обороны и три полка зенитной артиллерии, всего свыше 200 орудий калибра 76 - 305 миллиметров и 74 орудия калибра 37 - 45 миллиметров. Артиллерия 10-го стрелкового корпуса насчитывала 64 орудия 37 152-миллиметрового калибра. Кораблям и артиллерийским частям предстояло поддерживать сухопутные войска, оборонявшие Таллин, вести борьбу с артиллерией и авиацией противника, быть готовой прикрыть главную базу с моря, отразить возможные попытки врага высадить десанты, обеспечить эвакуацию. Был разработан специальный план взаимодействия морской артиллерии с сухопутными войсками, согласованный с начальником артиллерии 10-го стрелкового корпуса полковником Г. А. Макаровым и утвержденный флагманским артиллеристом флота капитаном 1 ранга Н. Э. Фельдманом.

Заботясь о создании оборонительных рубежей, об использовании артиллерии, мы не забывали о людях, прежде всего о командных кадрах. Рассмотрев на Военном совете вопрос о воспитательной работе с ними, мы в своем решении записали: "Развертывание и всемерное усиление воспитательной работы с руководящим составом - главная и решающая задача". Мы требовали "систематически изучать наши командные кадры, проверять их в ходе выполнения боевых заданий, настойчиво помогать им устранять недочеты, выдвигая наиболее способных". Военный совет ставил перед командным составом задачу - изучать тактику врага, практиковать разбор поучительных боевых эпизодов.

Большую роль в организации обороны Таллина сыграли партийно-политические органы флота и стрелкового корпуса, городской комитет Коммунистической партии Эстонии. Центральный Комитет КПЭ и Военный совет флота неоднократно обращались с воззваниями к защитникам Таллина. По указанию Военного совета флота более двухсот коммунистов - партгрупорги, заместители политруков, комсорги боевых частей - с кораблей и частей были направлены в войска 10-го стрелкового корпуса, в бригаду морской пехоты и другие флотские части; их распределили по ротам, взводам и командам.

С 10 по 19 августа на фронте под Таллином наблюдалось относительное затишье. Враг сосредоточивал силы. Было ясно, что не сегодня, так завтра начнется штурм наших оборонительных рубежей. В этих условиях мы приняли решение перенести на новое, более безопасное место командный пункт. Он был оборудован на территории Минной гавани, имел радиосвязь с Кронштадтом, Ханко, Моонзундскими островами и телефонную связь со всеми частями, оборонявшими Таллин. Сюда перешли Военный совет и часть отделов штаба флота. Флаг командующего был поднят на посыльном судне "Пиккер"; основные отделы штаба и политуправление разместились на штабном корабле "Вирония". Для обороны территории гавани были выделены специальные подразделения морской пехоты.

13 августа Военный совет флота обратился в Ставку с предложением перебросить для защиты Таллина с полуострова Ханко двадцать тысяч бойцов с артиллерией и танками. Мы, конечно, понимали, что, если эта просьба будет удовлетворена, Ханко окажется сильно ослабленным. Но для обороны Таллина нужны были подкрепления, а взять их было неоткуда. С востока нам ничего не могли дать: обстановка под Ленинградом продолжала ухудшаться, там был дорог каждый боец. Ответ Ставки гласил, что город необходимо оборонять имеющимися в

нашем распоряжении силами.

19 августа противник начал артиллерийскую подготовку на юго-восточном и восточном участках. На следующее утро после интенсивного обстрела артиллерией и минометами он перешел в наступление по всему фронту нашей обороны.

На нарвском направлении, которое, как я выше отмечал, являлось главным, первыми приняли на себя удар фашистских войск морские пехотинцы 1-й бригады и бойцы 10-го зенитно-артиллерийского дивизиона. Дивизионом командовал старший лейтенант Е. И. Котов, знающий командир, обладавший завидным хладнокровием, твердой волей, смелостью, умевший разобраться в сложной обстановке. Он всегда появлялся в нужный момент там, где было особенно трудно, и решительно влиял на ход боя. Воины дивизиона вместе с морскими пехотинцами упорно отстаивали рубежи, нанося врагу большие потери в живой силе и технике. Пример доблести и отваги являла батарея лейтенанта С. Е. Соловьева. Она пять раз меняла огневые позиции, редели ряды ее бойцов, но противник нес во много раз больший урон. Военный совет флота не раз отмечал в своих телеграммах храбрость бойцов и командиров дивизиона, тем самым повышая их боевой дух и стойкость.

Бои продолжались непрерывно. Едва стихнув на одном участке, они возобновлялись с новой силой на другом. Наиболее упорный характер бои принимали там, где опорные пункты оказались хорошо подготовленными в инженерном отношении и заблаговременно заняты войсками. Так, в частности, было в опорном пункте Иру, который обороняла бригада морской пехоты полковника Т. М. Парафило. Терентий Михайлович прошел большой жизненный путь от рядового красноармейца до командира бригады. Вся его служба, начиная с небольшой должности ротного учителя, проходила в стрелковых и караульных частях Кронштадта. В конце двадцатых годов его направили на учебу, он окончил Высшие стрелковые тактические курсы. В конце тридцатых годов в звании полковника командир Кронштадтского стрелкового полка, а с октября 1939 года - командир отдельной стрелковой бригады флота, первого соединения будущей морской пехоты. В войну 1939/40 года Т. М. Парафило успешно командовал лыжным морским батальоном, наступавшим по льду Финского залива в направлении Выборга. Зрелый общевойсковой командир, вполне подготовленный для руководства морскими пехотинцами, он прекрасно показал себя в боях за Таллин.

На Таллин наступали нацистские дивизии, ранее воевавшие на Западе, имевшие боевой опыт. Главный удар они

сосредоточили с востока силами 254-й пехотной дивизии. В районе Уэвески, мызы Оясо, мызы Полукола осуществлялся вспомогательный удар войсками 217-и пехотной дивизии. Перешел в наступление противник и на юго-западном участке, где оборонялся отряд полковника И. Г. Костикова. Наши войска дрались самоотверженно. Поддержку им оказывали корабли. Канонерские лодки "Москва" и "Амгунь" артиллерийским огнем подавляли огневые точки противника, поддерживая малочисленную 22-ю дивизию. Внезапные огневые налеты по танкам и скоплениям вражеских войск наносили бронепоезда капитана П. Ф. Живодера и лейтенанта М. Г. Фостиропуло. Вместе с морскими пехотинцами и бойцами 10-го стрелкового корпуса в бой вступили флотские зенитчики 10, 83, 17-го и других артиллерийских дивизионов.

В первый день, несмотря на ожесточенные атаки, фашисты не добились существенных результатов. С утра 21 августа штурм наших позиций начался с новой силой. Мы ввели в бой почти все резервы. На левом фланге противнику удалось прорваться в наше расположение, и выбить его мы не смогли. С каждым часом труднее становилось поддерживать войска нашим летчикам. Они делали в день по шесть-семь вылетов, находились на пределе физических сил.

На третий день боев противник нанес главный удар от мызы Кехра на Вандьяла вдоль Нарвского шоссе. Вспомогательный удар был направлен на Пэрила, мызу Тухала, а также Арувела. Одновременно противник атаковал отряд морской пехоты полковника И. Г. Костикова на пярнуском направлении. Морские пехотинцы героически вели неравный бой с противником, держались до последней возможности. Когда же враг окружил отряд, моряки пошли на прорыв, тяжело раненный полковник Костиков с револьвером в руке шел впереди. Почти все командиры и краснофлотцы погибли. Костиков отстреливался, пока были патроны; последнюю пулю, не желая попасть в плен, направил себе в сердце. После его гибели оборону на пярнуском направлении возглавил полковник Е. И. Сутурин.

Положение с каждым днем становилось все тяжелее.

21 августа вступили в бой и нанесли первые артиллерийские удары по наседавшим гитлеровцам крейсер "Киров" и 305-миллиметровые батареи острова Аэгна. Используя мощь, дальнобойность и меткость, морская артиллерия повела дальний огонь по противнику. Бойцы стрелковых частей и морской пехоты сразу почувствовали мощную поддержку.

Защитники Таллина неоднократно переходили в контратаки. 5-й мотострелковый и 62-й стрелковый, латышский и эстонский

полки, батальон 204-го полка на отдельных участках отбивали в день по четыре-пять атак, поддерживаемых артиллерийским и минометным огнем. Теперь уже все корабли, находившиеся на рейде, оказывали артиллерийскую поддержку нашим войскам. Героически отражая натиск врага, защитники Таллина медленно отходили на главную полосу обороны.

В те дни я, как и обычно, записывал в тетрадь основные события, которыми жил; среди записей есть такая:

"22 августа. 14 часов. Отряд Сутурина имеет до 60 процентов потерь. 8-й погранотряд ведет бой в окружении, 10-я дивизия и 156-й полк на прежних рубежах, на участке 22-й дивизии противник продвигается. Авиация флота поддерживает наши войска. У врага по Нарвскому шоссе подходят свежие резервы... "

Угроза прорыва немцев в Таллин становилась все реальнее; обстановка требовала, чтобы были предприняты еще более решительные меры для обороны. В целях лучшего руководства ее рубеж теперь был разделен ни три боевых участка: восточный - командир полковник Т. М. Парафило; южный - генерал-майор И. И. Фадеев; западный - полковник Е. И. Сутурин. Дополнительно сформированный отряд моряков-добровольцев занял оборону на шоссе Таллин - Палдиски. Специалисты с крейсера "Киров", лидеров "Ленинград" и "Минск", миноносцев и торпедных катеров понимали свою задачу - не допустить врага в город. И с честью ее выполняли. В один из последних дней боев за Таллин моряки вместе со стрелковыми частями несколько раз ходили в атаку, сбивали врага с занимаемых рубежей.

День и ночь вели огонь по скоплениям живой силы и техники врага корабли эскадры и отряда легких сил: крейсер "Киров", лидеры "Ленинград" и "Минск", эскадренные миноносцы "Скорый", "Сметливый", "Свирепый", "Гордый", "Славный", "Яков Свердлов", "Володарский", "Артем", "Калинин". Только 23 - 24 августа они выпустили более тысячи крупнокалиберных снарядов. В эти дни наступавшие 61-я и 217-я пехотные дивизии врага имели наибольшие потери в личном составе. Подвергалась ударам и 291-я пехотная дивизия, переброшенная под Таллин с нарвского направления.

У артиллерии были свои трудности. Не хватало боезапаса, технических средств разведки. Мы должны были считаться с тем, что со временем, может быть, придется использовать артиллерию для прикрытия перехода из Таллина на восток. И все-таки, если где-либо намечался прорыв фронта и нашим" войскам не хватало сил для обороны, там меткий губительный огонь корабельных и береговых орудий сметал пехоту противника, разряжал критическую обстановку. До мелочей продуманным было

управление артиллерийским огнем.

За время обороны Таллина корабли и береговые батареи израсходовали около 13 тысяч снарядов. Командование не раз благодарило артиллеристов за своевременную поддержку наших обороняющихся войск. Противник тоже реально оценивал значение артиллерии кораблей и береговых батарей, поэтому всю силу своих орудий, минометов, авиации обрушивал на них, в первую очередь на крейсер "Киров", ежедневно выпуская по нему сотни тяжелых снарядов, сбрасывая десятки бомб. 24 августа, например, на него было сброшено более 100 бомб. Меткий огонь зенитчиков и умелое маневрирование кораблем позволили избежать серьезных повреждений.

Интенсивно и мужественно сражалась авиация флота, которая штурмовала пехоту и технику врага, прикрывала свои корабли на рейде. Без преувеличения можно сказать, что не было таких объектов врага ни на суше, ни на море, которые не подвергались бы ударам балтийских летчиков. Исключительную отвагу проявили в те дни летчики 10-й авиационной бригады Н. Т. Петрухина, авиационных полков А. И. Крохалева, И. Г. Романенко, А. В. Коронца, отдельной эскадрильи В. И. Мухина.

Я хорошо знал этих отличных командиров. Герой Советского Союза Анатолий Ильич Крохалев - один из наиболее известных на Балтике летчиков. Еще в 1935 году, после окончания курсов инструкторов по технике пилотирования, его назначили командиром авиационной бомбардировочной эскадрильи. Он много и упорно работал с подчинёнными, готовя их к боевым действиям, и его настойчивость дала свои плоды: в войну 1939/40 года летчики эскадрильи капитана А. И. Крохалева совершили сотни успешных боевых вылетов в тыл врага, им не могли помешать ни туман, ни пурга, ни противодействие зенитной артиллерии противника. В воздушных боях летчики всегда брали пример со своего командира, обладавшего, железной волей, твердостью и выдержкой, бесстрашием и самоотверженностью. За выдающиеся заслуги в борьбе с врагом Президиум Верховного Совета СССР 7 февраля 1940 года присвоил Анатолию Ильичу Крохалеву высокое звание Героя Советского Союза,

С первых дней Великой Отечественной войны скоростные бомбардировщики А. И. Крохалева - в непрерывных боях. Когда разгорались бои за Таллин, в его полк поступили новые, по тому времени самые совершенные боевые самолеты штурмовики Ил-2, бронированные, с мощным вооружением. Они в первых же боях показали отличные летные качества: маневренность, скорость, большую силу огня. Немаловажно было и то, что на этих машинах

летали бесстрашные люди, их осваивали Н. В. Челноков, А. Е. Мазуренко, А. С. Потапов, М. Н. Хроленко, Н. Г. Степанян. Гитлеровцы прозвали наши новые самолеты "летающей смертью", настолько эффективным был каждый их удар. Штурмовики смело появлялись над танковыми колоннами врага, не раз бомбили вражеские корабли и транспорты в Рижском заливе. Почти по всем дорогам Эстонии, где обнаруживались войска противника, самолеты бомбардировочно-штурмового полка оставляли свой след. В боях за Таллин полк до последнего сражался с врагом, отбивая его ожесточенные атаки. А. И. Крохалев почти не выходил из кабины самолета, лично водил своих людей в бой.

Нельзя не отметить здесь добрым словом и командира истребительного авиационного полка Ивана Георгиевича Романенко. Он уже в войну 1939/40 года командовал на Балтике авиационным истребительным полком, и тогда же ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Когда враг подошел к черте города, пришлось основную массу самолетов перебазировать на восток, оставили для защиты таллинского неба лишь часть истребителей; с аэродромов Лагсберг и Юллемистэ их перебазировали на посадочную площадку косы полуострова Пельяссар. Это была узкая полоска земли между домами рыбацкого поселка и урезом воды. Часть самолетов находилась в земляных укрытиях, большинство же маскировали у жилых домов и сараев сетями и другими подходящими материалами так, чтобы с воздуха их трудно было заметить. Полеты с площадки-пятачка, как ее тогда называли, требовали большого мастерства. Это была поистине ювелирная работа.

Боевые вылеты совершались непрерывно, днем и ночью. Летчики отражали налеты вражеской авиации, защищая боевые корабли, стоящие на рейде, штурмовали гитлеровскую пехоту, рвавшуюся к городу. Прекрасно зарекомендовали себя в этих боях истребители И-16, самолеты довольно хрупкой конструкции. Главное, выдерживали наши люди, их ничто не могло сломить.

Наша истребительная авиация совместно с зенитной артиллерией сводила на нет многочисленные попытки самолетов врага ударить по главной базе флота, ее объектам и кораблям. Боевые корабли, базировавшиеся на рейде и в гаванях Таллина, не имели потерь от ударов с воздуха, за исключением небольших повреждений на лидере "Минск" и эсминце "Славный". Противник не смог нанести, ни одного массированного удара по нашим объектам. Это заслуга прежде всего руководителя противовоздушной обороны генерал-майора Г. С. Зашихина, его штаба, политотдела ПВО, командиров и военкомов зенитно-

артиллерийских полков Н. И. Полунина, И. Ф. Рыженко, П. П. Гончарова, М. П. Барямова, С. Г. Евстратова, которые со знанием дела трудились, готовили свои части к боям. Особую заботу о состоянии и боевой готовности средств ПВО проявлял Военный совет флота. Для прикрытия и обороны основных наших аэродромов Лагсберг и Юллемистэ мы перебазировали 202-й зенитно-артиллерийский дивизион капитана А. А. Черного (военком батальонный комиссар Г. Ф. Гош). Тут же была расположена и батарея зенитных автоматов лейтенанта П. Ф. Науменко. Зенитчики сражались самоотверженно.

А обстановка с каждым часом становилась все сложнее. Военный совет флота докладывал главнокомандующему войсками Северо-Западного направления:

"В результате боев 20 - 23 августа войска 10-го стрелкового корпуса имеют потери до 3000 человек. Противник подошел к внутренней линии обороны города и ведет огонь по Пирите. Танки противника вышли на развилку дорог Таллин - Пярну - Хапсалу. Наша зенитная артиллерия ведет огонь по танкам и пехоте. Артиллерия кораблей, береговой обороны и 10-го корпуса используется для поддержки войск. Бомбардировочная авиация перебазировалась на восток ввиду отсутствия аэродромов, истребители - на посадочных площадках. Длина фронта 50 - 55 километров"{8}.

В последующие дни в бой были введены все наши наличные силы, включая эстонские рабочие отряды.

Зенитные орудия использовались для непосредственной поддержки пехоты, они в упор расстреливали врага, и были случаи, когда зенитные батареи, сдерживая натиск противника, оказывались впереди боевых порядков морской пехоты. Противник, не считаясь с огромными потерями, продолжал непрерывно, ожесточенно атаковать.

Оценивая обстановку, члены Военного совета флота пришли к выводу, что защитники Таллина смогут продержаться всего несколько дней. Нужно было готовиться к отходу, вносить коррективы в план нашего прорыва на восток. А для подготовки требовалось время. Военный совет обратился с воззванием к защитникам города.

"Настал грозный час, - говорилось в нем, - настал решительный и ответственный момент в обороне Таллина. Грудью встретим врага, как встречали его наши отцы и братья в годы гражданской войны".

И наши люди находили силы, чтобы выстоять еще и еще один день.

В тяжелых боях наши воины проявляли и находчивость, и

взаимную выручку. На одном из участков севернее озера Юллемистэ в расположение командного пункта 156-го стрелкового полка проникла группа фашистских автоматчиков. Командир полка полковник Бородкин в этот момент находился вне КП. Штаб полка потерял связь со своими подразделениями. Командование принял на себя находившийся на передовой позиции полковой комиссар Н. А. Гребенщиков из политуправления флота. В течение дня он руководил боем, несколько раз водил подразделения в контратаки. Случаи, когда политработники заменяли выходивших из строя командиров, были нередкими.

Успешно отражал яростные атаки противника батальон морской пехоты под командованием капитана М. Е. Мисюра. Решительными и смелыми были контратаки морских пехотинцев батальонов капитанов Г. В. Викторова, В. В. Сорокина, А. З. Панфилова. Противник, превосходивший их в силе, всякий раз приходил в замешательство, нередко обращался в бегство. Рота морских пехотинцев из батальона капитана Сорокина в течение семи часов боя уничтожила более 250 фашистов; особенно отличились в бою старшие лейтенанты Евграфов и Никишкин, политрук Кириллов, младшие командиры Шалаев, Гончаренко. Стойко сражалась рота техника-лейтенанта Добычина.

Можно привести множество примеров героизма красноармейцев и командиров 10-го стрелкового корпуса, пограничников, бойцов латышского полка и эстонских отрядов. Все стояли насмерть, все, кто мог держать оружие, не покидали оборонительных рубежей. На самых тяжелых и ответственных участках обороны сражались коммунисты и комсомольцы, они увлекали за собой бойцов на ратные подвиги.

Попала в окружение батарея Занько. Все теснее сжималось вражеское кольцо. Политрук батареи Моденов собрал коммунистов и коротко разъяснил обстановку. Было решено "умереть геройской смертью, но врага не пропустить". Не успело закончиться собрание, как гитлеровцы предприняли очередную атаку. Всего 300 400 метров отделяли фашистов от батареи. Тогда зенитчики прямой наводкой открыли огонь по атакующим. Враг не выдержал, откатился назад. Командир батареи решил прорвать кольцо окружения. Для обеспечения прорыва была создана небольшая группа автоматчиков, в которую вошли политрук Моденов, секретарь парторганизации Ткаченко и другие коммунисты. Подпустив фашистов, автоматчики расстреливали их в упор, а потом перешли в контратаку. Враг пришел в замешательство; батарея со всей материальной частью была выведена из вражеского кольца. Горстка храбрецов коммунистов

несколько часов прикрывала ее отход. Смертью храбрых погибли коммунисты Моденов и Ткаченко.

Бессмертной славой покрыл свое имя в боях под Таллином краснофлотец торпедный электрик с лидера "Минск" Евгений Никонов, погибший смертью героя на сухопутном фронте. Будучи в разведке, Никонов после тяжелого ранения был схвачен противником. Верный присяге и Родине, он не выдал военной тайны. После мучительных пыток моряка привязали к дереву, выкололи ему глаза и заживо сожгли. Имя героя увековечено на Балтийском флоте и в Эстонии. "Своим героическим подвигом Евгений Никонов показал яркий пример дружбы и братства народов, образец воинской доблести, мужества и бесстрашия", - говорится в постановлении исполнительного комитета Таллинского городского Совета депутатов трудящихся, посвященном подвигу балтийца. Никонову посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Защитники Таллина сделали все, что от них зависело. Все сражавшиеся знали, что они своей стойкостью задерживают врага, рвущегося к Ленинграду. Но силы были неравны. Вражеским частям удалось прорвать оборону на реке Пирита между Лагеди и Иру и проникнуть в районе Юллемистэ на окраину города. Прорвался враг и к Нымме. Теперь гитлеровцы обстреливали не только боевые порядки войск, но и сам город, используя для корректировки огня аэростаты и самолеты.

К исходу 25 августа, оценив обстановку, Военный совет флота доложил главкому Северо-Западного направления и наркому Военно-Морского Флота:

"Все способные дерутся... с кораблей сняты все люди, без которых можно обойтись, тылы, штабы сокращены, однако под превосходящими силами противника кольцо вокруг Таллина сжимается. Части 10-го стрелкового корпуса несут большие потери. Линия обороны в нескольких местах прорвана, резервов для ликвидации прорыва нет. Корабли на рейде находятся под обстрелом. На 17 часов 25 августа наметился прорыв врага юго-восточнее города с задачей отрезать полуостров Вимси. С юга и юго-запада наступают превосходящие силы противника, под давлением которых части 10-го стрелкового корпуса и полк Сутурина отошли на линию обороны города. Около 17 часов был налет авиации. Танки врага вошли в лес Нымме. Артиллерия кораблей, береговой обороны, зенитная артиллерия ведут сильный огонь. Гавани, рейд обстреливаются противником. Военный совет, докладывая создавшуюся обстановку, просит ваших указаний и решения по кораблям, частям 10-го корпуса и береговой обороне флота на случай прорыва врага за черту

города и отхода наших войск к морю.

Посадка на транспорты в этом случае невозможна"{9}.

Можно видеть, что и тогда, когда судьба Таллина была предрешена, Военный совет флота не имел возможности принять самостоятельного решения об отводе кораблей на восток и эвакуации наших войск. Не ожидая ответа на наш доклад из штаба направления, мы начали готовиться к тому неизбежному шагу, который должны были сделать в ближайшие несколько дней. Военный совет отдал командиру Кронштадтской военно-морской базы контр-адмиралу В. И. Иванову распоряжение такого содержания:

"Для помощи боевым кораблям и судам, прорывающимся из Таллина, и их встречи создать группу кораблей и вспомогательных средств, которую возглавить на острове Гогланд капитану 2 ранга Ф. В. Зозуле или И. Г. Святову".

Тем временем обстановка становилась все хуже. К 16 часам 26 августа противник повел наступление на Таллин по всему фронту. Отдельные его группы находились в шести километрах от города. Усилились удары по кораблям на рейде. Крейсер "Киров" почти непрерывно маневрировал. Вот что записано в его историческом журнале:

"В 9 часов 50 минут сброшено 24 фугасные бомбы весом от 100 до 500 килограммов (на крейсер. - В. Т.).

В 16 часов 30 минут сброшено 42 фугасные бомбы весом от 100 до 500 килограммов.

В 17 часов 56 минут сброшено 38 фугасных бомб весом до 250 килограммов.

В 18 часов 12 минут сброшено 22 фугасные бомбы весом от 100 до 250 килограммов... " "

И так четырнадцать раз за день! Бомбы рвались в восьми - десяти метрах от корабля.

Были прямые попадания в лидер "Минск" и эскадренный миноносец "Славный", затонул транспорт "Луначарский".

Защитники Таллина дрались до последнего. Между Тартуским шоссе и парком Кадриорг мужественно оборонялся Таллинский рабочий полк. В парке Кадриорг сражались работники политуправления флота и курсанты Военно-морского училища имени М. В. Фрунзе. Курсанты-фрунзевцы проявляли стойкость и героизм. У памятника "Русалка" отделения курсантов Белова и Никитина в течение десяти часов отражали ожесточенный натиск врага, расстреливая его из пулеметов. Особое мужество и храбрость в последних боях проявляли бойцы 10-й стрелковой дивизии, морские пехотинцы бригады Т. М. Парафило, личный состав корпусного 242-го зенитного

артиллерийского дивизиона, 62-го стрелкового полка, батальона связи корпуса, флотские зенитчики. Отважно сражался 35-й отдельный инженерный батальон под командованием капитана Н. В. Кваши и политрука Д. П. Тимонова. Документы сохранили имена сражавшихся в этом батальоне добровольцев: инженеров Н. Н. Загвоздкина, М. А. Романенко, М. И. Марголина, В. М. Диденко. Защитники и население города по-прежнему проявляли исключительную выдержку, твердость духа и сплоченность. ЦК КП Эстонии, правительство республики, командование корпуса, Военный совет флота осуществляли твердое руководство обороной.

26 августа главнокомандующий войсками Северо-Западного направления, учитывая исключительно неблагоприятную для нас обстановку, а также необходимость сосредоточения всех сил для обороны Ленинграда, с разрешения Ставки приказал эвакуировать флот и гарнизон Таллина в Кронштадт и Ленинград.

Немедленно был созван Военный совет, на его заседание приглашены командиры и военкомы соединений и отдельных частей. Контрадмирал Ю. А. Пантелеев кратко доложил обстановку на море и в воздухе, генерал И. Ф. Николаев - на суше. Оба сделали выводы О возможности или, лучше сказать, о невозможности дальнейшей обороны. Командиры соединений Дрозд, Чероков, Египко, Петрухин, Зашихин и другие кратко изложили свои предложения по этому вопросу.

Выслушав их, я объявил решение главнокомандующего войсками Северо-Западного направления маршала К. Е. Ворошилова эвакуировать всех защитников Таллина в Ленинград, где складывалась очень тяжелая обстановка. Были объявлены сроки отхода с позиций, методы прикрытия отходящих войск, время посадки на транспорты.

Времени оставалось мало, а подготовительной работы было много. К тому же противник, словно чувствуя наши намерения, усилил удары. Потоплен плавучий док, получили повреждения склады в торговом порту. Участились налеты на корабли, транспорты и береговые батареи. Только на "Киров" сброшено за день около 140 бомб весом от 250 до 1000 килограммов. Сказывалось слабое воздушное прикрытие базы. 242-й зенитный артдивизион потерял уже семь орудий из восьми и до 70 процентов личного состава. Вставший к последнему орудию командир дивизиона майор Дионисьев погиб в бою.

27 августа Военный совет приказал войскам подготовиться к отходу с занимаемых рубежей. Для обеспечения отхода на всех участках обороны были предприняты контратаки, на многих

направлениях противник отброшен на 1 - 1, 5 километра.

Задачу прорыва на восток флоту предстояло решать в условиях сильно возросшей минной опасности, ударов с воздуха, возможных ударов надводных и подводных кораблей. Противник, предвидя нашу эвакуацию" с первых дней июля спешно минировал Финский залив.

Одновременно враг создавал систему артиллерийского огня, перекрывающую фарватеры, сосредоточивая штурмовую и бомбардировочную авиацию, формировал группы торпедных катеров. К этому времени мы лишились в Эстонии последней посадочной площадки для самолетов, поэтому до маяка Вайндло (почти половина пути) корабли не могли быть прикрыты с воздуха истребительной авиацией.

Фашисты наращивали удары также в направлении мызы Нахату, мызы Вяо, Козе, вдоль железной дороги на Нымме, северной оконечности озера Юллемистэ-Ярв. Они атаковали, не считаясь с потерями. Наша оборона подавлялась массированным артиллерийским, минометным и автоматным огнем. Врагу удалось выйти к восточной окраине города и создать реальную угрозу срыва эвакуации. Допустить этого мы не могли. Стремительными контратаками в парке Кадриорг, у целлюлозной фабрики, у аэродрома, на Козе фашисты были остановлены.

Приказ об отходе начальники штабов частей, оборонявших Таллин, получили около 12 часов 27 августа. На транспорты войска должны были садиться в Купеческой, Минной, Беккеровской и Русско-Балтийской гаванях, части береговой обороны - в Палдиски, на островах Найссар и Аэгна. Транспорты и другие перевозочные средства рассредоточили заблаговременно. Теперь дело было за тем, чтобы, опираясь на заградительный огонь корабельной и береговой артиллерии, боевые действия войск прикрытия, организованно оторваться от противника, совершить быстрый марш к гаваням и погрузиться. Тут же транспорты и корабли должны были отойти на рейд. На все это отпускалось несколько часов. Нам помогло то, что мы начали планировать вывод из Таллина надводных и подводных кораблей, транспортов, вспомогательных судов до того, как поступило указание Ставки.

На заседании Военного совета мы утвердили порядок движения с Таллинского рейда боевых кораблей и транспортов. Была утверждена и организация боевого управления ими на переходе. Флагманский командный пункт находился на крейсере "Киров", здесь же располагался Военный совет. Командование отрядом главных сил осуществлял командующий флотом. Первый заместитель командующего флотом начальник штаба контр-

адмирал Ю. А. Пантелеев - на лидере "Минск" (командир капитан 2 ранга П. Н. Петунии). Второй заместитель командующего флотом контр-адмирал Ю. Ф. Ралль - на эскадренном миноносце "Калинин". Радиосвязью разрешалось пользоваться только для докладов о противнике при возникновении чрезвычайных обстоятельств, требовавших вмешательства командующего. Командиры конвоев шли на головных транспортах, со своими судами имели визуальную связь, с командующим - по радио. Такая организация командования целиком себя оправдала, она обеспечивала живучесть, гибкость и непрерывность управления силами на переходе.

Сыграла большую роль хорошо налаженная связь, которую имел штаб флота с соединениями и частями, защищавшими Таллин. Флотские связисты в самой сложной боевой обстановке были на высоте. Всегда четко и бесперебойно работали средства связи главной базы, а также Кронштадта, Ханко, острова Сарема. В период обороны Таллина связисты выполняли важную и ответственную задачу: четко осуществлялась связь от Кронштадта до Ханко, от Сарема до одиночной подводной лодки, находящейся на боевой позиции в южной части Балтики.

Согласно плану, разработанному штабом флота совместно с командованием 10-го стрелкового корпуса, отвод войск и посадку на корабли намечалось провести в ночное время. Днем же обороняющиеся части, сдерживая напор врага, продолжали контратаки, ликвидировали многочисленные прорывы своих рубежей на всех направлениях. Одновременно изучались маршруты движения к гаваням. Проводилось минирование объектов в городе: фабрик, заводов, складов. Весь день ни на минуту не утихали артобстрелы, налеты самолетов. Мы вынуждены были отказаться от посадки войск на суда в районе Купеческой гавани.

В 18 часов специальные подрывные команды приступили к уничтожению военных объектов. В 21 час начали отходить войска. Для обеспечения их отхода артиллерия флота и корпуса в течение двух часов вела по запланированным рубежам массированный неподвижный заградительный огонь, затем до пяти утра осуществлялся последовательный перенос линии огня все ближе к городской черте для прикрытия последних отходящих частей. Это обеспечило отрыв войск от противника, их движение по городу и погрузку на транспорты. Связисты помогали артиллеристам в управлении огнем. Основной наблюдательно-корректировочный пост был развернут на башне "Длинный Герман" в Вышгороде, откуда хорошо просматривались все дороги и подходы к Таллину. Командир поста лейтенант Свирин и его

подчиненные, радисты, сигнальщики, телефонисты, до последней возможности обеспечивали кораблям и береговым батареям эффективный огонь по врагу. До последнего стояли моряки и команда рейдового поста СНиС "Таллин" во главе с мичманом А. М. Дворецким на вышке в торговом порту. Одновременно подавлялись батареи и минометы, обстреливавшие наши корабли и транспорты на рейде. Ни одного судна здесь мы не потеряли, настолько продуманно и организованно все делалось.

Для обеспечения порядка при посадке людей на транспорты был назначен комендант из командиров штаба флота, в помощь ему выделялась группа командиров отдела военных сообщений. На случай нарушения линейной связи коменданты имели в своем распоряжении мотоциклистов.

Первые части подошли к гаваням около 23 часов. Погрузка производилась быстро и организованно.

Около четырех часов 28 августа начальник штаба флота контрадмирал Ю. А. Пантелеев доложил, что посадка во всех гаванях и на пристанях окончена. Корабли и транспорты приняли более двадцати трех тысяч человек. Если кто-то еще оставался на берегу, то это были одиночки или небольшие группы, которым предстояло идти по тылам врага в надежде где-либо перейти линию фронта.

В течение всей этой ночи шел мелкий предосенний дождь. Члены Военного совета флота находились на своем командном пункте в землянке Минной гавани Таллина. Мы внимательно следили за тем, как выполняется принятое нами решение об отходе войск, их погрузка.

Перед нашими глазами на пристани проходили колонны, у людей был усталый вид, но шаг тверд, суровые лица оставались спокойными, ни тени растерянности, никакой паники.

Я стоял на пристани в Минной гавани и думал: "Мы вернемся к тебе, Таллин! Мы обязательно вернемся!"

Прорыв

Отвлекаясь от основной нити воспоминаний, отмечу: некоторые историки ныне утверждают, что командование флота переоценивало опасность появления на пути прорыва надводных и подводных сил противника. Несомненно, переоценка возможностей врага опасна, но, по-моему, еще более опасна их недооценка. Любой исследователь, если он хочет быть объективным, должен считаться с тем фактом, что командование флота совершенно не располагало данными о намерениях противника. Мы не знали, решится он или нет на форсирование нашей минно-артиллерийской позиции, расположенной в устье Финского залива. Но нам было точно известно, что в финских

шхерах находятся вражеские подводные лодки, а также легкие надводные силы - торпедные катера и сторожевые корабли. И мы допускали мысль о том, что они попытаются атаковать наши транспорты и боевые корабли. Так оно и случилось.

Из неверных посылок делается неверный вывод:

"Переоценка угрозы появления надводных сил противника привела к отказу от использования северного фарватера, свободного от мин... Следовало маршрут перехода наметить на 7 - 10 миль севернее"{10}.

Но сделать это было нельзя. Ширина залива между мысом Юминда и маяком Каллбодагрунд около 20 морских миль. Маршрут прорыва проходил по середине залива примерно на равном расстоянии как от мыса Юминда, так и от южной кромки финских шхер. Перенеся генеральный курс на 7 - 10 миль к северу, мы должны были бы идти по краю финских шхер...

Скорее можно говорить, как о более выгодном варианте, о прорыве по так называемому южному фарватеру, который проходил между берегом и южной кромкой поставленного врагом минного заграждения. В июле - августе здесь было интенсивное движение, и мы вначале считали наиболее вероятным маршрутом нашего прорыва именно этот путь, хотя в навигационном отношении он весьма сложен. За него говорило прежде всего то обстоятельство, что до середины августа по нему прошло свыше 220 транспортов в обоих направлениях и лишь один из них был потоплен. Однако этот вариант, к сожалению, отпал после выхода вражеских войск на побережье залива у Кунды. 12 августа Военный совет Северо-Западного направления приказал этот фарватер закрыть, а взамен изыскать и оборудовать новый, вне досягаемости береговой артиллерии противника.

Может быть, мы виноваты в том, что не убедили главнокомандующего войсками в нецелесообразности закрытия южного фарватера. Но тут необходимо учитывать два обстоятельства. Во-первых, мы не знали, из чего исходил главком, отдавая свой приказ. Не подтащил ли противник к Кунде береговую артиллерию настолько сильную, что она не пропустила бы ни одного нашего судна? Мы могли думать все что угодно; штаб же направления располагал более достоверными сведениями. Во-вторых, у военных людей, да еще в военное время, не особенно-то принято доказывать вышестоящему военному органу, прав он или не прав, приказ есть приказ, его нужно выполнять. К этому можно добавить, что и обстановка была не та, когда можно опротестовывать решения...

Таким образом, оставался единственный путь - главный фарватер по центру залива. Мы знали, что он небезопасен. Только

в августе здесь на участке Кэри Вайндло (средняя часть Финского залива) погибло около десятка боевых кораблей и транспортов. Навигационные особенности (банки, мели, острова) дают возможность плавать в Финском заливе строго по определенным направлениям, которые в силу знания географии Балтики были хорошо известны противнику. Поэтому для засорения минами наших коммуникаций он имел идеальные условия. Этому способствовало и наличие многих шхерных фарватеров, выходящих на основную коммуникацию.

Если врагу многое сопутствовало, то для нас, наоборот, условия оказались в высшей мере неблагоприятными. Прежде всего, не было уверенности в том, что переход будет обеспечен авиационным прикрытием. Быстрое продвижение фашистских войск вынуждало нашу авиацию перебазироваться все дальше на восток. Открытое небо создавало возможности для крупных потерь. Вторая беда - недостаток сторожевых кораблей и катеров. Мы не могли организовать сплошную оборонительную линию вдоль основной коммуникации Кронштадт - Таллин, у нас не хватало сил даже для того, чтобы систематически вести контрольное траление. Имеющиеся десять базовых тральщиков в августе были заняты встречей в море и проводкой из базы и обратно подводных лодок; они же доставляли горючее и бомбы на Сарема для минно-торпедной авиации, наносившей удары по Берлину.

Вот моя запись за 24 августа:

"... Базовые тральщики 205, 210, 217 с авиабомбами в охранении морских охотников шли из Кронштадта на Сарема. Адмирал И. С. Исаков и передал приказ наркома: доставить на Сарема еще 600 тонн бензина, 100 бомб по 1000 килограммов, 200 бомб по 500 и 2000 мелких бомб... "

Где уж тут было использовать тральщики для траления фарватера!

И во время самого прорыва сказался недостаток тральщиков. Мы вынуждены были планировать движение одной кильватерной колонной, растянувшись на несколько десятков миль... Это означало, что корабли не смогут прикрыть зенитным огнем каждый транспорт, что миноносцы с их слабой зенитной артиллерией во время вражеского удара с воздуха не смогут маневрировать. К тому же фарватер не был обвехован, да ночью его границы и с вехами едва ли удалось бы увидеть.

При построении боевого и походного порядка кораблей мы исходили также из необходимости защиты транспортов от ударов с воздуха. До 27 августа была надежда, что наши истребители, базировавшиеся на Липово (самый западный аэродром флота на

территории Ленинградской области, северная часть Кургальского полуострова), сумеют защитить с воздуха корабли в центральной части залива от Таллина до Гогланда и дальше до Кронштадта.

М. И. Самохин получил от меня строгий приказ сосредоточить на этом аэродроме максимум истребителей. Случилось, однако, так, что под давлением фашистских войск наши части вынуждены были отступить на правый берег реки Луги, оставив Кургальский полуостров неприкрытым; истребители пришлось срочно перебазировать с Липово на восток, откуда они уже ничем не могли нам помочь: у них не хватало теперь радиуса действия. Форсировать созданную противником минно-артиллерийскую позицию по всей ее глубине пришлось без истребительного прикрытия.

Прорыв был беспримерным по трудности. Через плотные минные поля, под ударами авиации, торпедных катеров и береговой артиллерии врага предстояло провести из Таллина в Кронштадт около двухсот боевых кораблей, транспортов и судов вспомогательного флота.

В соответствии со своим положением я возглавлял командование флотом и во время прорыва. Флаг командующего был поднят на крейсере "Киров".

Вместе со мной на борту крейсера находился и командир отряда легких сил контр-адмирал В. П. Дрозд со своим штабом. Валентин Петрович за несколько дней до прорыва вернулся из Моонзунда. Мне было приятно чувствовать рядом локоть этого замечательного командира. В тяжелые дни боев за Моонзунд, когда почти ежедневно десятки вражеских самолетов сбрасывали бомбы на корабли, находившиеся под его командованием, он подавал подчиненным, командирам пример рассудительности, ответственного отношения к делу. Таким оставался Валентин Петрович и в дни прорыва.

К 23 часам 27 августа боевые корабли вышли на рейд к островам Нейссар и Аэгна, продолжая и отсюда вести артиллерийский огонь по наступающим частям противника. Около 5 часов утра 28 августа, когда основная часть защитников Таллина погрузилась на транспорты, покинули Минную гавань и перешли на крейсер "Киров" Военный совет флота, а также часть работников ЦК КП и Совнаркома Эстонии.

На период перехода флот был разделен на главные силы, отряд прикрытия, арьергард и четыре конвоя. Начальником походного штаба при командующем флотом, взявшим на себя непосредственное руководство отрядом главных сил, шел капитан 1 ранга Г. Е. Пилиповский. Отрядом прикрытия командовал начальник штаба флота контрадмирал Ю. А. Пантелеев. Он ушел

из Минной гавани на катере около 7 часов утра, направляясь к лидеру "Минск", на котором был поднят его флаг. Начальником походного штаба отряда прикрытия был капитан 1 ранга С. В. Кудрявцев. Когда все боевые корабли и транспорты вышли на Таллинский рейд, приступила к своей малоприятной работе минноподрывная партия под руководством флагманского минера ОВРа капитана 3 ранга П. Я. Вольского. В ее задачу входило закрыть входы в гавани Таллина и уничтожить ценные объекты. Южный вход в Купеческую гавань был загражден железнодорожными вагонами, паровозами и землечерпалкой, северный вход (частично) - транспортом "Гамма". Восточный вход в Минную гавань полностью загородил буксир "Мардус", западный вход закрыть не удалось; имелось в виду поставить здесь тральщик, но его сильным порывом ветра выбросило на мель. Вход в Каботажную гавань (тоже не полностью) загородили вспомогательным судном, бывшим минным заградителем "Амур". В гаванях и на рейдах было выставлено 112 мин различных образцов. Они причинили противнику некоторые потери. Список объектов военно-морской базы, подлежащих уничтожению, утверждался по согласованию с республиканскими и городскими партийными и советскими органами. Мы дали санкцию на подрыв лишь того, что могло быть использовано врагом в борьбе против нас. Подрывные работы начались в полдень 27 августа с учетом движения отходящих войск; взрывы приурочивались к моменту обстрела врагом района уничтожаемого объекта. В Русско-Балтийской гавани по железнодорожной колее скатывались в море вагоны и паровозы. Более тысячи вагонов было сброшено в море с высокого берега у маяка Пакри по специально продолженной для этого железнодорожной ветке. В Купеческой гавани рвались вагоны с боезапасом. Около 21 часа взлетел на воздух арсенал. Зарево бушующих пожаров освещало Минную гавань и рейд. Ночью были взорваны нефтебаки и остатки боезапаса на последнее нашем аэродроме Пальяссари. Казалось, весь город объят пламенем, горит и взрывается. На рассвете, когда батареи береговой обороны на островах Нейссар и Аэгна выполнили свою задачу по созданию неподвижных завес огня и весь их боезапас был полностью расстрелян, они также были взорваны. Одна из 12-дюймовых башен Аэгны почти целиком взлетела в воздух, разломилась на части и с грохотом упала вниз. Пожары и взрывы были видны с острова Хиума и с нашей базы на Ханко.

Противник не рискнул войти в город по пятам отходящих войск; видимо, он не сразу обнаружил их отход, так как советский государственный флаг на башне Вышгорода был спущен лишь

после полудня 28 августа.

По решению Военного совета флота вывод кораблей и судов в море предполагалось начать вечером 27 августа и закончить в 10 часов 30 минут утра 28 августа, с тем чтобы самый трудный участок минного поля (к северу от мыса Юминда) форсировать в светлое время суток. Днем подсеченные плавающие мины видны, и их можно уничтожить. Однако возникло непредвиденное обстоятельство, которое внесло нежелательную поправку в наши планы. К вечеру 27 августа резко ухудшилась погода, ветер достиг семи баллов. При таком ветре малые корабли, буксиры, катера, тем более тральщики с тралами идти не могут. По прогнозу погода должна была улучшиться во второй половине дня 28 августа. Делать нечего, пришлось ждать. Чтобы не подвергать корабли и груженые транспорты опасности обстрела вражеской артиллерией, я приказал отвести их с рейда Таллина к островам Нейссар и Аэгна. На наше счастье, авиация противника активности не проявляла; первый вражеский разведчик появился в небе лишь около 12 часов 50 минут 28 августа.

Когда ветер стих, корабли и транспорты начали сниматься с якорей. Первый конвой снялся в 12 часов 18 минут. В его составе были шесть транспортов, плавучая мастерская "Серп и Молот", ледокол, три подводные лодки, учебный корабль "Ленинградсовет", два сторожевых корабля, буксирное судно. На одном из транспортов, "Виронии", эвакуировались отделы штаба и политуправления флота, на трех - "Элле", "Алеве" и "Колпаксе" - раненые. В охранении шли пять тральщиков, пять сторожевых катеров типа Р, два морских охотника. Обеспечивали конвой эскадренные миноносцы "Свирепый" (командир капитан-лейтенант П. Ф. Мазепин), "Суровый" (командир капитан 2 ранга В. Ф. Андреев), имевшие задачу прикрыть суда в случае нападения на них легких надводных или воздушных сил врага. Командовал конвоем опытный начальник, в прошлом командир эскадренного миноносца капитан 2 ранга Н. Г. Богданов.

При выходе конвоя из Таллинской бухты в тралах тральщиков взорвалось несколько мин. Они оказались там, где еще накануне транспорты и корабли проходили в Таллин без риска подорваться. Противник не терял временив

В 14 часов 52 минуты двинулся в путь второй конвой во главе с командиром дивизиона канонерских лодок капитаном 2 ранга Н. В. Антоновым. В составе второго конвоя шло шесть транспортов, в том числе два наиболее современных "Казахстан" и "Иван Папанин" с людьми, два сетевых заградителя. Охраняли его от нападения противника канонерская лодка "Москва" и сторожевой корабль. Обеспечивали переход четыре крупных

тральщика, девять катерных тральщиков и два морских охотника. Следом за вторым вышли третий и четвертый конвои. В составе третьего (командир капитан 2 ранга А. Ф. Янсон) шли восемь транспортов и спасательное судно в охранении канонерской лодки "Амгунь", четырех тральщиков, сторожевого корабля, четырех катерных тральщиков, двух морских охотников. Наиболее ценными здесь были транспорты "Луга" с ранеными, "Вторая пятилетка" с бойцами и командирами и "Балхаш" с важным грузом. Четвертый конвой, которым командовал капитан 3 ранга С. А. Глуховцев, состоял из вспомогательных кораблей, но также имел охранение.

Всего на восток двигались 22 транспорта. Большая их часть входила в состав Латвийского и Эстонского государственных пароходств. Как правило, это были устаревшие и небольшого водоизмещения суда, живучесть которых оказалась недостаточной для того, чтобы противостоять не только минам, но даже небольшим бомбам.

Отряд главных сил снялся с якорей около 16 часов. В его составе шли крейсер "Киров", лидер "Ленинград", эсминцы "Гордый", "Сметливый", "Яков Свердлов", подводные лодки "С-4", "С-5", "Лембит", "Калев", посыльный корабль "Пиккер". В голове находилось пять базовых тральщиков, в охранении - пять торпедных и шесть катеров морских охотников. Сразу за базовыми тральщиками шел ледокол "Сур Тылл". Пропуская вперед конвой, отряд главных сил брал на себя их защиту от возможного нападения противника с запада. Выйдя в море, отряд начал обгонять транспорты, с тем чтобы первым форсировать юминдское минное поле. В связи с задержкой, о которой говорилось выше, сделать это предстояло в ночное время, что значительно усложняло уклонение от плавающих подсеченных мин и их уничтожение, затрудняло оказание помощи пострадавшим кораблям и транспортам.

Спустя час с лишним начал движение на восток отряд прикрытия. Его корабли уходили от острова Аэгна уже под огнем артиллерии противника, подтянутой к побережью полуострова Вимси. В составе отряда шли лидер "Минск", эсминцы "Скорый" и "Славный", подводные лодки "Щ-322" и "М-95". Впереди было пять базовых тральщиков, в охранении - 1 четыре торпедных катера и четыре морских охотника, спасательное судно "Нептун". В отряд прикрытия входили также подводные лодки "М-98" и "М-102", оставленные на позиции южнее Хельсинки.

Последним вышел в море арьергард - отряд контр-адмирала Ю. Ф. Ралля в составе миноносцев "Калинин", "Артем", "Володарский" и сторожевых кораблей "Снег", "Буря", "Циклон". В

охранении у него шли два торпедных катера и пять морских охотников. Отряд держался на Таллинском рейде до наступления темноты, ведя редкий огонь по берегу и принимая оттуда последние шлюпки с защитниками города. Перед уходом на восток под пулеметным огнем противника корабли приняли на борт еще 150 человек с полуострова Вимси и около 100 человек с полуострова Пальяссари. Отряду пришлось уже отбивать многочисленные атаки авиации противника. Лишь после 21 часа корабли 12-узловым ходом двинулись на восток.

Сразу же после выхода с рейда боевые корабли и транспорты начали подвергаться атакам с воздуха, а несколько позже артиллерийскому обстрелу батареи, установленной на мысу Юминда, и атакам торпедных катеров. Были замечены плавающие мины. В 18 часов на мине подорвался Небольшой транспорт "Элла"; через две-три минуты он затонул. Это-судно еще при приемке раненых в Купеческой гавани имело попадание снарядов, на рейд его выводили под прикрытием дымзавес. И вот теперь "Элла" шла ко дну... Спасти ее не удалось, подошедший транспорт 101 тоже подорвался и затонул. Часть раненых была подобрана спасателем "Нептун", который и доставил их в Кронштадт.

Это были первые наши потери, но, к сожалению, далеко не последние. Вскоре от вражеских бомб затонул ледокол "Вольдемаре". Тут же был атакован с воздуха транспорт "Вирония"; бомбы упали по его правому борту, повредив рулевое устройство и паропровод, в результате чего судно потеряло управление. Его взял на буксир спасатель "Сатурн". Для подстраховки к "Виронии" подошел транспорт "Алев", готовый в случае опасности принять на свой борт людей.

Обеспечивал эти суда морской охотник 208. К несчастью, подорвался на мине "Сатурн"; вслед за ним затонула и "Вирония".

Вечером пять торпедных катеров противника пытались атаковать лидер "Минск". Артиллерийским огнем они были отогнаны и, по донесению контр-адмирала Ю. А. Пантелеева, понесли потери. Вторую попытку атаковать "Минск" враг предпринял в темноте; и эта попытка была отражена артиллерией лидера.

Корабли почти беспрерывно маневрировали среди плавающих мин. Маневр сковывался узостью протраленной полосы, ведь с тралами могли идти только базовые тральщики, которых было всего десять: пять в составе отряда главных сил и пять в отряде прикрытия. К тому же тральщики начали терять от взрывов тралы и гибнуть от мин. Так мы лишились тральщиков "Краб" и "Барометр". Охранные корабли и катера не успевали расстреливать все плавающие мины. О том, как много их было,

можно судить по записям в вахтенных журналах крейсера "Киров" и лидера "Минск". Наблюдатели крейсера обнаружили мины в 19 часов 17 минут, 19 часов 38 минут и в 19 часов 50 минут - с правого борта, в 19 часов 54 минуты - почти по носу, еще через две минуты - снова с правого борта. Пять мин за 39 минут! С лидера "Минска" одну мину увидели в 19 часов 34 минуты, три - в 19 часов 53 минуты, через 19 минут еще две мины, спустя 18 минут после этого - пять мин, в 20 часов 41 минуту - одну, в 20 часов 54 минуты - одну... Эти выписки можно было бы продолжить.

Около восьми часов вечера шедшая строго в кильватер крейсеру "Киров" подводная лодка "С-5", с командиром соединения капитаном

1 ранга Н. П. Египко на борту взорвалась и в считанные секунды исчезла под водой. Было совершенно непонятно, почему это произошло, на какой мине лодка могла подорваться. Египко и военкома соединения Г. Обушенкова выловили из воды морские охотники. Комдив лодок А. К. Аверочкин погиб.

Спустя несколько минут новая беда в отряде главных сил: крейсер правым параваном затралил мину. Мы с контр-адмиралом Дроздом спустились с мостика, прошли на полубак посмотреть, как будут обрубать трос паравана с миной. Пока готовили инструмент, мина быстро притягивалась к борту крейсера. Наконец параван обрубили. И тут же, прямо по курсу, подорвался эскадренный миноносец "Гордый".

Это было в 20 часов 36 минут. Я немедленно приказал капитану

2 ранга И. Г. Святову, командовавшему отрядом кораблей на Гогланде, выслать на помощь "Гордому" спасательное судно и охранение. С Гогланда вышли сторожевой корабль "Коралл" и два морских охотника, кроме того, из Ленинграда к "Гордому" направился ледокол "Октябрь". Командир корабля капитан 3 ранга Ефет в такой чрезвычайно сложной обстановке принял все меры для спасения корабля. Не желая рисковать всем экипажем, он приказал остаться на корабле командирам боевых частей, групп и батарей, всем артиллеристам, старшинам и санитарам, остальным перейти на подошедший тральщик. На долю 45 оставшихся членов экипажа достались тяжелейшие испытания. Почти двое суток эти мужественные люди вели борьбу за жизнь своего корабля. Отражая не прекращавшиеся атаки самолетов врага, они расстреляли весь боезапас, на "Гордый" было сброшено 267 бомб, но ни одна из них не достигла цели. Корабль спасли мужество и стойкость экипажа, бесстрашие и воля его командира.

Более трагический случай произошел с эскадренным

миноносцем "Яков Свердлов". Этим кораблем мне довелось командовать в 1935 - 1936 годах. Он один из старейших эсминцев на Балтийском флоте (бывший "Новик"), по образцу которого строились все миноносцы в период первой мировой войны. С его именем связаны лучшие страницы истории отечественного кораблестроения и боевой деятельности русского флота в первую мировую войну. На "Якове Свердлове" бывали С. М. Киров и К. Е. Ворошилов. За первые два месяца Великой Отечественной войны корабль не раз выполнял ответственные задания по охране боевых и транспортных кораблей и судов, переходивших из западных портов и баз на восток и обратно. В первых числах июля он охранял на переходе линейный корабль "Октябрьская революция". Он принимал участие в создании минных позиций в Финском заливе. На переходе эсминец "Яков Свердлов" шел в охранении крейсера "Киров" с левого борта на кормовом курсовом углу. Вместе с другими кораблями его экипаж стойко отражал воздушные атаки, не допуская вражеские самолеты к "Кирову". Когда отряд главных сил двигался по наиболее плотному минному заграждению, командир эсминца капитан 2 ранга А. М. Спиридонов осторожно маневрировал, избегая столкновений с вражескими минами. В 20 часов 47 минут (я находился в это время на левом крыле командного носового мостика крейсера "Киров") вдруг мгновенно вырвался огненный столб с дымом из-под корпуса "Якова Свердлова" на высоту 200 - 250 метров и через секунды с шипением опустился, накрывая оставшихся в живых моряков из его экипажа. Шедшим в охранении торпедным катерам и морским охотникам удалось подобрать всего несколько десятков человек...

Гибель "Якова Свердлова" была большой потерей, но нам некогда было даже пережить в полной мере постигшее нас горе. Ни на минуту не ослабевала тревога за крейсер, за другие корабли и суда, которые продолжали двигаться через минное поле. События набегали одно на другое, как кадры на киноленте. "Киров" вновь затралил параваном мину. Только успели избавиться от этой опасности, как началась атака вражеских торпедных катеров. Одновременно крейсер обстреливала береговая батарея с мыса Юминда. И в то же время на флагманский командный пункт одно за другим поступали донесения об обнаружении плавающих мин. Ко всему этому у трех тральщиков из пяти, шедших перед крейсером, были перебиты тралы...

Так было у нас, в отряде главных сил.

Не лучше обстояли дела и в отряде прикрытия. Наступавшая темнота почти не давала возможности разглядеть плавающие

мины. На носу и вдоль борта каждого корабля стояли десятки людей, до боли в глазах всматриваясь в море. В 21 час 40 минут у борта лидера "Минск" взорвалась мина, в некоторых местах разошлись швы, вода проникла в погреба, помещение гирокомпасов и кладовые, вышли из строя управление артиллерией и телефонная связь, заклинило рулевую машину. Экипаж под руководством командира капитана 2 ранга

П. Н. Петунина самоотверженно боролся за жизнь корабля. Лидер остался на плаву, но лишился хода. Находившийся в охранении лидера эскадренный миноносец "Скорый" по приказу контр-адмирала Пантелеева подошел к борту "Минска", подал ему буксирные концы. Взяв лидер на буксир, эсминец дал ход, но вдруг разом осел.

"Взрыв, - вспоминает Ю. А. Пантелеев, - всем показался далеким и негромким. "Скорый" разломился пополам и начал тонуть. С лидера немедленно спустили шлюпки для спасения моряков. Более ста человек было поднято из воды. Командир "Скорого" капитан 3 ранга А. Н. Баландин и военком батальонный комиссар С. П. Карликов погибли, находясь на мостике. Несколько позже пострадал эсминец "Славный", у которого взрывом мины в параване были выведены из строя гирокомпасы. Корабль остался на плаву и продолжал движение".

Тяжелые минуты пережил отряд контр-адмирала Ю. Ф. Ралля.

В 22 часа 10 минут на меридиане маяка Калбодагрунд шедший головным эскадренный миноносец "Калинин" (командир капитан 2 ранга П. Б. Стасов) параваном затралил мину, которая взорвалась у борта. Корабль получил тяжелые повреждения, но героическими усилиями личного состава удерживался на плаву. Пятьдесят минут шла борьба за жизнь корабля. Однако вскоре стало ясно, что спасти его не удастся. Тут же с эсминца были прежде всего сняты на "МО-211" раненые и отправлены на эсминец "Володарский". "МО-211" находился уже вблизи "Володарского" (командир капитан 2 ранга Н. В. Фалин), когда на эсминце раздался страшной силы взрыв. Почти никто из экипажа не был спасен. "МО-211" вернулся к "Калинину", на борт катера перешел контуженый командир отряда контр-адмирал Ю. Ф. Ралль. Оставшаяся часть экипажа снималась одним из подошедших тральщиков типа "Ижорец". Через 12 - 15 минут взорвался и эсминец "Артем" (командир старший лейтенант А. Б. Сей) с командиром дивизиона Л. Н. Сидоровым на борту.

Я хорошо знал командира дивизиона эсминцев и командира "Володарского". С Львом Николаевичем Сидоровым плавал в одной бригаде. Это был отличный моряк, любящий свое дело, командир высокой культуры.

Он хорошо знал театр военных действий, прекрасно управлял кораблем, пользовался большим авторитетом в своем экипаже, его уважали командиры других эсминцев. И еще лучше, пожалуй, знал я Николая Васильевича Фалина, с которым мне довелось в молодости вместе служить на Балтике; мы оба были на линейном корабле "Парижская Коммуна" во время перехода из Кронштадта в Севастополь. У Фалина был меньший командирский стаж, чем у Сидорова, но он был так же хорошо подготовлен тактически, прекрасно разбирался в обстановке на море. И вот оба молодые отличные командиры - погибли на своих боевых постах.

Флагманский артиллерист отряда легких сил капитан 2 ранга А. А. Сагоян, находившийся на "Артеме", вспоминает:

"Миноносцы "Артем", "Калинин", "Володарский" в 21 час 10 минут последними оставили рейд, подавляя на ходу огонь батарей врага, прорвавшегося к Пирите, Кадриоргу. Следуя в арьергарде, миноносцы прикрывали идущие впереди конвои и главные силы. Около полуночи, форсируя минные поля на траверзе Юминда, все они в короткий срок погибли, сначала "Калинин", затем "Володарский" и "Артем". Исключительное мужество и выдержанность в момент гибели "Артема" проявили личный состав корабля и находившийся на мостике командир дивизиона Л. Н. Сидоров... Мне довелось быть в момент гибели вместе с ним. В считанные минуты до погружения корабля он спокойно, волевым голосом, с исключительной выдержкой отдавал последние распоряжения по спасению экипажа и, не покидая ходового мостика, погиб... "

Еще до подрыва эсминцев погиб на минах СКР "Циклон". По приказанию командира дивизиона капитана 3 ранга В. Н. Филиппова экипаж был подобран на СКР "Снег", который вместе с СКР "Буря" продолжал движение, прикрывая прорыв с запада.

Крупные потери понесли мы и в транспортах. Около полуночи 29 августа подорвалась на мине "Луга". Взрыв огромной силы встряхнул транспорт. В носовой части образовалась большая пробоина. На борту было 1226 раненых, некоторые из них, поддавшись панике, стали бросаться за борт. К счастью, на транспорте находился флотский врач Ф. Т. Коровин, заменявший заболевшего судового врача. Его властные команды приостановили панику. Экипаж, руководимый капитаном В. М. Мироновым, энергично боролся за жизнь судна, однако разрушения оказались настолько значительными, что прекратить доступ воды в отсеки не удалось. Положение становилось безнадежным. Вскоре на помощь "Луге" подошел пароход "Скрунда" (капитан С. П. Остапенко). Дружными усилиями медиков и моряков обоих транспортов за полтора часа на

"Скрунду" были перемещены все раненые. Экипаж "Луги" сделал еще одну попытку спасти судно, но это оказалось невозможным судно пришлось потопить. Оставшиеся в живых двенадцать человек во главе с В. М. Мироновым перебрались на теплоход "Вторая пятилетка".

Немного забегая вперед, замечу, что "Скрунде" тоже не повезло. На рассвете следующего дня ее начали атаковать вражеские самолеты. Более 150 бомб было сброшено на транспорт. Судно непрерывно маневрировало, и это спасало его от прямых попаданий. Одна из бомб разорвалась у самой кормы. Из строя вышло рулевое управление. Исправить повреждение не удалось. Неуправляемый транспорт вынесло на мель. Вражеские самолеты и здесь не оставляли "Скрунду". Был ранен капитан транспорта. Его обязанности принял на себя Ф. Т. Коровин. Вскоре к транспорту подошли два буксира, взяли 600 раненых и направились в Кронштадт. Еще часть раненых приняли катера. Последних сняли тральщики капитан-лейтенанта Д. Н. Белкова, доставили их на Гогланд, а затем в Кронштадт.

Поздно вечером 28 августа члены Военного совета обсудили обстановку. От командиров отрядов поступали донесения о появлении все новых и новых плавающих подсеченных мин; борьба с ними ночью практически становилась невозможной. Я принял решение: до рассвета приостановить движение. На корабли и транспорты был передан приказ принять меры защиты от атак торпедных катеров, установить круговую оборону. К полуночи все отряды и конвои заняли якорную стоянку в районе чуть западнее маяка Вайндло.

Противник мог атаковать наши корабли и транспорты торпедными катерами, но, видимо не ожидая, что мы решимся на остановку, даже не предпринял каких-нибудь серьезных попыток сделать это.

Командиру отряда специального назначения капитану 2 ранга И. Г. Святову было приказано с рассвета 29 августа начать боевое траление основного фарватера, по которому нам предстояло двигаться.

Рано утром корабли и транспорты снова снялись с якоря и продолжали поход на восток. Впереди были еще многие часы пути, а положение наше стало намного хуже. В отряде главных сил кроме крейсера "Киров" в исправном состоянии оставался единственный миноносец - "Сметливый". В составе отряда прикрытия исправен был лишь лидер "Ленинград". Он обеспечивал поврежденный "Минск" и являлся ведущим для остальных кораблей, так как гирокомпасы на "Минске" вышли из строя: Эсминец "Суровый" сопровождал подорвавшийся

"Славный"; "Свирепый" вел на буксире "Гордого". Мы не могли выделить ни одного крупного корабля для зенитного прикрытия транспортов. Каждый транспорт должен был защищаться в первую очередь наличными средствами, которых было очень и очень мало. Тральщики и катера-охотники, идущие в охранении транспортов, располагали крайне ограниченными возможностями для того, чтобы прикрыть транспорты от воздушных атак противника.

Первые воздушные разведчики врага появились около шести часов утра, а через час с небольшим начались бомбардировки. Основные усилия враг сосредоточил на ударах по "Кирову", "Минску", "Гордому", "Ленинграду". Отбиваться становилось все труднее, не хватало боезапаса. Бомбы начали падать вдоль бортов крейсера, за его кормой.

"Киров" по-прежнему был целью номер один, которую любыми путями пытались уничтожить фашистские асы. Они сбрасывали на корабль тонны бомб, но миля за милей оставались позади, а крейсер шел даже без повреждений.

Мы уже подходили к той невидимой границе, где начиналась зона действия нашей истребительной авиации. Я направлял одну за другой радиограммы командующему авиацией флота, находящемуся в Петергофе на своем командном пункте; увы, он и сейчас не мог помочь нам: лишь около девяти часов утра появилась первая пара истребителей; они, конечно, не прикрыли корабли и транспорты. Больше было надежд на спешившие с Гогланда по моему приказу навстречу колонне тральщики, буксиры, катера, которые могли как-то помочь пострадавшим.

Крупные боевые корабли нашли выход в том, что, миновав минные поля, увеличили скорость до 22 узлов. Это было сделано в районе Лавенсари. Авиация врага потеряла из поля зрения крейсер "Киров", лидеры, эсминцы. Очередная группа самолетов сбросила бомбы на "Пиккер" и идущие за ним подводные лодки. В семнадцать часов с, минутами крейсер "Киров", лидеры "Минск" и "Ленинград", эсминцы прибыли в Кронштадт.

Ожесточенным атакам самолетов подвергся учебный корабль "Ленинградсовет" (командир капитан 3 ранга Н. Н. Амелько). На него было сброшено несколько сотен бомб, но корабль оставался в строю, его спасло исключительное мужество моряков, отличная выучка командного состава, смелость и мудрость командира. Прошедший на этом корабле путь из Таллина в Ленинград поэт Анатолий Тарасенков написал такие строки:

Три дня бесился лютый враг
В припадке гнева злом,
Но, как и прежде, реет флаг

Над славным кораблем.

В более сложном положении оказались транспорты и вспомогательные суда. Слабость противосамолетной защиты позволяла фашистским самолетам в течение всего дня 29 августа с любой высоты бомбить их. Финский залив стал свидетелем замечательного мужества наших моряков, до последнего боровшихся за спасение жизни тысяч бойцов и граждан Таллина. Одним из первых на рассвете 29 августа от ударов вражеской авиации пострадал транспорт "Казахстан", на борту которого находилось около пяти тысяч бойцов и таллинцев.

На "Казахстане" были установлены три зенитных орудия, три пулемета ДШК, три счетверенных пулемета М-4, четыре пулемета М-1. Все эти зенитные средства находились в полной готовности. Но случилось так, что в транспорт на капитанский мостик попала бомба. Взрывом был выброшен за борт капитан Калитаев Вячеслав Семенович (его подобрал один из наших кораблей), вышло из строя рулевое управление, отказало управление машиной. На судне началась паника. Некоторые пытались на спасательных кругах и наспех сколоченных плотах уйти подальше от "Казахстана". Но усилиями наиболее стойкой части экипажа удалось восстановить элементарный порядок. Кое-как дали ход и сумели подвести транспорт к острову Вайндло. На рассвете 30 августа он приткнулся к отмели. С помощью подручных средств и катера с поста СНиС переправили на берег 2300 человек. Чтобы обмануть вражеских летчиков, на транспорте имитировали в это время пожар. Высадившиеся были организованы в полк, командование которым принял полковник Потемин. Они создали оборону острова, построили щели для укрытия, установили пулеметы. Позднее этих людей перебросили на Гогланд, а затем перевезли в Кронштадт. Люди были спасены. Не хотелось терять и транспорт "Казахстан". Попытку оказать ему помощь сделало небольшое транспортное судно "Тобол". Ему не повезло, оно было атаковано самолетами врага и. потоплено. Около 18 часов в "Казахстан" тоже попала бомба. На исходе дня его сняли тральщики, спасатель "Метеор" взял транспорт на буксир и под охраной сторожевых кораблей увел на восток. Вражеская авиация и на переходе пыталась уничтожить "Казахстан", но тут уже действовали наши истребители. Транспорт благополучно прибыл в Кронштадт.

Еще более тяжелая судьба выпала на долю крупного транспортного судна "Вторая пятилетка". Утром 29 августа в него попала бомба, транспорт потерял ход, носовые трюмы заполнила вода. Находившиеся на нем 2500 человек были сняты подошедшими с Го-гланда тральщиками.

Тяжелые повреждения получил транспорт "Люцерна"; с трудом добравшись до Гогланда, он высадил своих 2500 человек на остров. Кое-как дотянул до Гогланда пылающий транспорт "Иван Папанин". И его 2500 пассажиров были высажены на берег. От бомб, сброшенных во время сорок седьмого налета вражеских самолетов, затонул пароход "Колпаке". Много часов героически боролся со смертью экипаж этого славного судна под руководством отважного капитана Эрнста Вейнбергса. При исполнении служебных обязанностей пал смертью храбрых второй помощник капитана Коппель. Пулеметной очередью сражен стоявший на руле матрос Кокоришс. Сразила вражеская пуля и сменившего его матроса Лобучкина. Был убит ставший к штурвалу матрос Михалкин. Получил сильное ранение капитан Эрнст Вейнбергс; он стоял у телеграфа, пока не истек кровью и не упал. Единственный оставшийся в живых на мостике старший помощник капитана Л. Е. Шверс следил за атакующими самолетами, передавал приказания в машину и управлял кораблем. Пароход то устремлялся вперед, то быстро останавливался, то мгновенно сворачивал вправо, а затем - влево...

Когда "Колпаке" затонул, фашистские самолеты продолжали обстреливать из пулеметов плавающих людей, бросали на них бомбы. Катера подобрали 70 человек, оставшихся в живых (из экипажа в 29 человек спаслось 16).

Потери наши в транспортах были велики, но почти со всех мы сумели эвакуировать личный состав. Самое ценное - люди были спасены. Немалая заслуга в этом заблаговременно созданного на острове Гогланд отряда кораблей и вспомогательных судов под командованием капитана 2 ранга Ивана Георгиевича Святова, В состав отряда входило двенадцать тральщиков, дивизион сторожевых кораблей, шесть торпедных катеров, восемь катеров "МО-4", два буксира, четыре мотобота, спасательное судно "Метеор" и два катера. Эти корабли оказывали помощь пострадавшим, подбирали из воды, снимали с тонущих транспортов людей, доставляя их на Гогланд. Всего переброшено на остров более двенадцати тысяч человек; позже их переправили в Кронштадт.

Не могу не вспомнить здесь, как спасали наших людей члены команды поста СНиС и маяка, расположенных на острове Вайндло (шведское название - Стеншер). Пост возглавлял старшина 1-й статьи М. Н. Гущанинов. Начиная с первых дней августа самолеты противника почти ежедневно бомбили островок; трижды его пытался захватить вражеский десант. Двенадцать краснофлотцев и старшин, составлявшие команду поста, отбились. Когда у

острова начал тонуть разбомбленный фашистской авиацией транспорт "Вторая пятилетка", М. Н. Гущанинов и его товарищи на катере и шлюпке поспешили на помощь погибающим. Маневрируя между взрывами, моряки подбирали людей; шестьдесят три человека вырвали они из холодных объятий смерти. На глазах команды поста СНиС развертывалась эпопея героической борьбы за жизнь транспорта "Казахстан". И снова катер, взяв на буксир шлюпку, сновал между минами, подбирая людей. О М. Н. Гущанинове и его подчиненных мне рассказывал начальник связи флота полковник М. А. Зернов, а позднее - писатель Александр Ильич Зоин. Личный состав поста СНиС и маяка Вайндло покинул островок 9 сентября по приказу командования, до конца выполнив свой воинский долг. Подвиг старшины М. Н. Гущанинова и его товарищей был неоднократно отмечен боевыми орденами и медалями Советского Союза. Остров Гогланд при прорыве флота из Таллина стал убежищем, для многих тысяч людей, спасшихся с погибших кораблей и транспортов. Начальник медицинской службы острова А. А. Ушаков организовал им медицинскую помощь.

Начальник базового лазарета хирург И. И. Полежаев наладил круглосуточную работу операционного блока, - ему помогал в этом молодой врач Б. М. Маранц.

Спасенных отправляли с Гогланда в Ленинград, на подступах к которому развертывалась битва. Вчерашние защитники Таллина вместе с краснофлотцами и командирами кораблей Балтийского флота, пришедших в Кронштадт, вливались в ряды тех, кто оборонял город Ленина.

Несколько слов об экипажах транспортов и вспомогательных судов, шедших вместе с боевыми кораблями 28 - 29 августа. С первых дней войны рука об руку с военными моряками Балтики самое активное участие в боевых делах принимали и моряки торгового флота Балтийского, Эстонского и Латвийского государственных пароходств. Тесная боевая дружба военных, торговых моряков, воинов приморских фронтов была примером морского братства при обороне приморских рубежей в ходе всей войны.

В беспримерном таллинском переходе можно было видеть картины поистине героических поступков личного состава транспортов и вспомогательных судов. Они вместе с военными моряками самоотверженно вели борьбу за спасение родного флота.

Так был совершен прорыв кораблей Балтийского флота и других судов из Таллина в Кронштадт. Историки по-разному оценивают его. Одни считают прорыв лишь героической эпопеей

балтийцев, другие склонны видеть в нем явление трагическое и ищут причины этого. Я не разделяю ни той, ни другой точки зрения. Прорыв был одной из крупных операций, проведенных Балтийским флотом в годы Великой Отечественной войны.

Немецко-фашистское командование не сомневалось, что Балтийский флот будет во время прорыва полностью уничтожен силами авиации и минным оружием. Накануне прорыва оно на весь мир хвастливо заявило о том, что ни одному кораблю не удастся уйти из Таллина. Враг просчитался, надеясь на уничтожение флота. Поставленная главнокомандующим войсками Северо-Западного направления флоту задача эвакуировать из Таллина войска, прорваться в Кронштадт была решена. Нам удалось вывести из-под удара основное ядро флота.

Балтийский флот продолжал существовать, основные его силы сохранялись, по-прежнему представляя серьезную угрозу для врага.

Военные моряки Краснознаменного Балтийского флота сделали все, что было в их силах, чтобы выполнить важное задание командования, привести основное ядро флота и тысячи бойцов, в каждом из которых остро нуждался осажденный блокированный и героически сражающийся Ленинград.

Ленинград в опасности

24 августа войска 16-й армии противника начали наступать от Чудова вдоль железной дороги Москва - Ленинград, овладели Любанью, под угрозой оказались Тосно, Мга, Кириши. С берегов Ладоги срочно была снята 168-я стрелковая дивизия, Ладожская флотилия перебросила ее на этот участок; сюда же была направлена 4-я дивизия народного ополчения. 28 августа противник захватил Тосно.

В этот день впервые были произведены непосредственно из Ленинграда выстрелы по танкам и пехоте врага, прорвавшимся в совхоз "Красный бор", из сверхмощного 406-миллиметрового орудия. Командовал огневым налетом капитан-лейтенант Е. Д. Романцов. Чтобы избежать паники среди населения, в газете "Ленинградская правда" было опубликовано сообщение о стрельбе с траекторией через город.

30 августа противник вышел на левый берег Невы к Ивановскому, где наших войск не было. Создалось критическое положение: все дороги перерезаны, финны в Новом Белоострове, казалось, еще нажим - и вражеские войска соединятся.

Мы узнали обо всем этом подробнее, когда в последних числах августа вернулись в Кронштадт, Город выглядел суровым, но спокойным. И вот мы на берегу, перед нами желтое здание штаба флота.

В этот же день в Ленинград прибыл из Москвы нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов. Встретив его, я на ходу доложил об обстановке, о наших потерях при прорыве флота из Таллина в Кронштадт, положении гарнизона на Моонзундских островах, который остался в глубоком тылу и которому помочь мы теперь ничем не могли. Нарком слушал внимательно, и все-таки мне казалось, что его тревожит что-то еще более серьезное, скорее всего, его беспокоила обстановка под Ленинградом, о которой он был осведомлен лучше, чем я, только что прибывший из Таллина. Как выяснилось, нарком был озабочен выполнением поручения Ставки.

Расставшись с Николаем Герасимовичем, я занялся изучением положения наших войск на отдельных направлениях, особо меня интересовала деятельность командования и штаба морской обороны Ленинграда и Озерного района. Штаб проводил большую и полезную работу по формированию новых частей, батарей, рот, батальонов для фронта. В той обстановке это было главное.

Потом мы встретились с наркомом снова. Н. Г. Кузнецов решил побывать на крейсере "Максим Горький", находившемся на огневой позиции в торговом порту. Командовал крейсером капитан 1 ранга А. Н. Петров, которого нарком хорошо знал по совместной службе на Черном море. А. Н. Петров просил адмирала только об одном: выделить оружие для личного состава; все, что было, крейсер отдал отправленным на фронт морякам. Это была общая проблема - в оружии нуждались и другие корабли. Во время обороны Таллина винтовки и пулеметы приходилось доставлять самолетами с вновь строящихся кораблей, фортов и батарей, изъяли все до последнего патрона. Нарком обещал помочь, но выполнить обещание было не так просто. Оружие шло в первую очередь для вновь формируемых бригад морской пехоты, отправляемых на фронт.

На другой день мы с Н. Г. Кузнецовым выехали на машине в Ораниенбаум. В районе Петергофа, Мартышкино нам повстречались жители со скарбом, воинские подразделения, направлявшиеся в Ленинград. Мы заговорили с бойцами, бредущими по шоссе: "Кто? Откуда?" Ответ был: "Выходим из окружения". Перебираясь через залив в Кронштадт, мы обратили внимание на усиленное движение буксиров и катеров на его рейдах. Поравнявшись с линейным кораблем "Октябрьская революция", стоявшим на Малом рейде, мы отметили, что он готов к открытию огня своим главным калибром. Я доложил наркому, что и другой линейный корабль, "Марат", находящийся в торговом порту Ленинграда, также готов немедленно открыть

огонь по вражеским войскам.

- Да, дело приняло серьезный оборот, - сказал Николай Герасимович, - раз дошло до использования двенадцатидюймовых орудий по пехоте...

Н. Г. Кузнецов приказал собрать командиров соединений, находившихся в Кронштадте. Нарком хотел лично заслушать их сообщения о состоянии соединений после прорыва из Таллина. Были вызваны В. П. Дрозд, Н. П. Египко, А. Е. Орел, М. И. Самохин, М. И. Москаленко, В. И. Иванов, И. Ф. Николаев, командиры штаба и политуправления. Не смог присутствовать на совещании начальник штаба флота, находившийся в то время с группой командиров в Койвисто, где проводил эвакуацию 50-го стрелкового корпуса, отступившего туда под давлением финских войск; нужно было вывезти в Ленинград более двух десятков тысяч бойцов.

Каждый участник совещания, выступая, отмечал, что в ходе боев за Таллин, при прорыве кораблей морем в частях и соединениях сохранялось твердое управление, не допускавшее паники. В исключительно сложной обстановке военные моряки проявили мужество и волю при выполнении поставленной задачи. Вместе с тем мы не закрывали глаза и на промахи и ошибки.

Нарком потребовал от командиров, руководителей политорганов, чтобы личному составу правдиво и глубоко разъяснялась сложная обстановка, складывавшаяся под Ленинградом; военные моряки должны знать, что флот совершил героический прорыв из Таллина для того, чтобы защищать город Ленина. Главнейшая задача флота - в самый короткий срок сконцентрировать все силы, всемерно помочь фронту удержать Ленинград во что бы то ни стало.

Мне запомнилась встреча наркома с комендантом Ижорского укрепленного сектора генералом Г. Т. Григорьевым. Они знали друг друга еще по Дальнему Востоку. Григорий Тимофеевич обстоятельно доложил о том, что его заботило в те недели: состояние оборонительных рубежей на подступах к Красной Горке, созданных флотом задолго до подхода противника к территории Ленинградской области, формирование сухопутных частей из курсантов школы младших специалистов, установка дополнительных батарей на главных направлениях. Было доложено наркому и о том, что превосходящие силы врага наступают в направлении Купля, Копоница, Ильмово, Лучки, в связи с чем создалось угрожающее положение для частей 8-й армии, находящихся в районе Усть-Луги, - они могли быть отрезаны. Чтобы дать возможность нашим войскам отойти, морские пехотинцы семь раз переходили в контратаки в течение

одной только ночи. Лишь после приказа командующего армией генерала В. И. Щербакова они отошли на новые позиции. Генерал Г. Т. Григорьев с гордостью рассказывал Н. Г. Кузнецову о мужестве и храбрости морских пехотинцев, артиллеристов.

Нарком понимал и разделял заботы коменданта сектора. Николаю Герасимовичу было приятно, что морские пехотинцы 2-й бригады успешно наступали из Копорья на Подозванье. Он вместе с нами жалел, что по противнику, рвавшемуся к побережью Копорской губы на Березняки, приходится вести огонь из 12-дюймовых орудий Красной Горки и 18-й железнодорожной батареи, но соглашался, что это единственный способ удержать выделенный командующим войсками 8-й армии флоту для обороны участок фронта от Керново до реки Воронка и далее по реке Коваши до Порожки, примерно 50 километров. Он одобрил то, что для оказания помощи войскам 8-й армии было сформировано полтора десятка батальонов морской пехоты, брошенных под Старый Петергоф и к деревням Семиногонт, Мишине.

Нарком побывал на форту Красная Горка. Командовавший им майор Г. В. Коптев повторил все ту же просьбу: снабдить личный состав оружием...

Стремясь ускорить решение вопроса о личном оружии для кораблей, Военный совет обратился непосредственно в Ставку Верховного Главнокомандования с просьбой выделить флоту 10 тысяч винтовок. Через некоторое время на ленинградские аэродромы начало поступать ручное оружие для нас. Об этом узнал А. А. Жданов и... попросил меня отдать винтовки во временное пользование вновь формирующимся частям, обещая при первой возможности вернуть такое же количество. Пришлось согласиться. Ничего нам не вернули, но мы не были в претензии: когда обстановка под Ленинградом изменилась к лучшему, винтовки стали не так уж и нужны...

Нарком по возвращении из Ленинграда доложил Ставке о состоянии флота. И. В. Сталин сказал, что он считает положение под Ленинградом тяжелым, и даже предположил, что город, возможно, придется оставить, однако подчеркнул, что ни один боевой корабль не должен попасть в руки противника.

Вскоре меня пригласил к себе А. А. Жданов. В Смольном мне вручили телеграмму, 1 подписанную Сталиным, Шапошниковым и Кузнецовым. Это был приказ подготовить все необходимое, чтобы в случае прорыва противником обороны Ленинграда уничтожить боевые и транспортные корабли, оборонные объекты флота, ценности, запасы оружия, боеприпасов и т. д. Я прочитал это страшное решение несколько раз и не поверил своим глазам.

А. А. Жданов спросил, все ли мне ясно. Я ответил, что все, хотя выразил недоумение неужели обстановка под Ленинградом требует проведения такого мероприятия? Жданов сказал, что положение на фронте очень серьезное, но не безнадежное, а этот приказ нужно выполнять только в крайнем случае. Позднее я узнал, что 15 сентября Военный совет фронта утвердил план мероприятий по выводу из строя важнейших промышленных и оборонных объектов, город готовился к уличным боям.

Приказ есть приказ; нужно было правильно разъяснить его ближайшим помощникам, тем людям на флоте, которые будут осуществлять предусмотренные им мероприятия, не допустить появления панических настроений. 11 сентября мы вместе с членами Военного совета Смирновым и Вербицким выехали из Ленинграда в Кронштадт; вызвали начальника штаба флота контр-адмирала Ю. А. Пантелеева, начальника тыла генерала М. И. Москаленко и начальника отдела штаба флота капитана 1 ранга Г. Е. Пилиповского. Предупредив, что разговор будет особой важности, о нем никто не должен знать, кроме присутствующих, я информировал их об обстановке на фронте: противник продолжает наступать, пытаясь ворваться в город, не исключена возможность уличных боев. Ленинград будет защищаться до последнего солдата. На крупнейших предприятиях созданы специальные комиссии по уничтожению оборонных объектов на случай непосредственной угрозы захвата города. Будут заминированы мосты, наиболее крупные здания. От флота Ставка требует, чтобы ни один корабль, ни один склад с имуществом, ни одна пушка ни в Ленинграде, ни в Кронштадте не достались врагу, все должно быть уничтожено. Необходимо составить совершенно секретный план минирования кораблей, батарей, складов, других объектов. Боеприпасы для взрыва заложить в погребе кораблей и батарей, выделить специальные подрывные команды. Первичные запалы передать на хранение ответственным командирам, выданы они могут быть только после получения приказа Военного совета. К уничтожению кораблей всех объектов приступать только в крайнем случае по приказанию или по обстановке, когда станет ясно, что иного выхода нет. Все разработанные документы на этот счет в единственном экземпляре хранить в штабе флота, командиры соединений должны знать только то, что их непосредственно касается.

В соответствии с решением Ставки небольшая группа операторов штаба флота подготовила директиву командирам соединений, которым предлагалось разработать конкретный план уничтожения кораблей и объектов с указанием ответственных исполнителей и дублеров. В погреба и помещения кораблей были

заложены бомбы и мины; личный состав знал об этом, но на его настроении, боевом духе это не отразилось. Люди думали о другом - о том, как отстоять город на Неве. Мы твердо верили, что уничтожать флот не придется.

Придя из Таллина в Кронштадт, боевые корабли, которые могли обойтись без большого ремонта, немедленно включились в сражение у стен Ленинграда. Крейсер "Киров" повел вместе с линейным кораблем "Октябрьская революция", северными и литерными фортами Кронштадта артиллерийский огонь по вражеским войскам, наступавшим по северному берегу Невской губы в районах Олилла, Александровка и Белоостров, Куоккала. Флотская артиллерия сдерживала дальнейшее наступление противника и вдоль южного берега Невской губы. По рубежам, занятым противником в районах Кипень, Красный Бор, Федоровка, с большой интенсивностью вели огонь корабли отряда, занявшие позиции на Неве.

Корабли этого отряда, линкор "Марат", крейсер "Максим Горький" оказывали поддержку и ведшим упорные бои на мгинском направлении дивизии НКВД полковника С. И. Донского и горнострелковой бригаде. Катера несли сторожевую службу на Неве, не давая врагу форсировать ее и соединиться с войсками финской армии, подошедшими к Новому Белоострову, а также выйти к южному берегу Ладожского озера. Дивизию С. И. Донского, кроме того, поддерживали канонерская лодка "Селемджа" и два бронекатера под командованием капитан-лейтенанта В. С. Сиротинского из состава Ладожской военной флотилии. Корабли флотилии обстреливали боевые порядки противника в районе Мги, Цниры, Горы, Ивановского, Пухолово, Погорелушки, Сологубово, высоты 266, громили вражеские батареи.

Находясь в Кронштадте, я получал подробные донесения об отходе наших войск на Карельском перешейке и видел, как трудно им приходится, поэтому, не ожидая просьб общевойсковых командиров, приказал максимально использовать артиллерию фортов Кронштадта и кораблей для нанесения ударов по врагу.

В течение первой половины сентября форты Кронштадта, особенно литерные "П" и "О", линейный корабль "Октябрьская революция", крейсеры "Киров" и "Максим Горький", канлодки "Москва" и "Амгунь" вели интенсивный огонь из орудий по узлам дорог, переправам, скоплениям живой силы противника в Терийоках и Куоккале, били по его огневым точкам, облегчая нашим войскам закрепление на основном оборонительном рубеже. На направлении Новый Белоостров противнику удалось прорвать этот рубеж. Врага отделяли от Невы считанные

километры. Снимая опасность, артиллерия кораблей и фортов Кронштадта била в эти дни с максимальным напряжением.

По войскам врага открыли огонь новые, еще не закончившие испытаний эскадренные миноносцы "Стройный" и "Строгий" под командованием капитана 1 ранга В. С. Черокова, предусмотрительно поставленные в начале августа по правому берегу Невы, чуть ниже Ивановских порогов, и морской научно-испытательный артиллерийский полигон под руководством генерал-лейтенанта И. С. Мушнова. Использованием морской артиллерии лично руководил командующий фронтом. Случалось, в течение дня она тридцать раз открывала огонь из орудий всех калибров по военным объектам, где скапливались силы противника. Столь же интенсивно вела артиллерия огонь, не давая противнику возможности форсировать Неву. Вскоре сюда были подтянуты канонерские лодки "Зея", "Сестрорецк", "Ока", "Красное Знамя", "Вирсайтис", "Разведчик", четыре бронекатера, четыре тральщика, вновь созданная плавучая батарея 45-миллиметрового калибра и другие силы.

Командир "Стройного" Алексей Никитович Гордеев позже мне докладывал, что за месяц пребывания на огневой позиции корабль открывал огонь 262 раза. Десятки благодарностей получили они от командования сухопутными, войсками, а 1 октября получили благодарность от А. А. Жданова и Г. К. Жукова.

Флотская артиллерия оказывала поддержку и войскам, удерживающим рубежи в непосредственной близости от Ленинграда. Я имею в виду Красногвардейский укрепленный район, где теперь держала оборону 42-я армия под командованием генерал-лейтенанта Р. С. Иванова (с 16 сентября 1941 года командующий генерал-майор И. И. Федюнинский). Состав ее был невелик: она объединяла части укрепленного района, 291-ю стрелковую дивизию, 2-ю и 3-ю дивизии народного ополчения, поэтому в помощь именно этой армии направлялся максимум сил артиллерии, а также авиации флота. Постоянно приходилось помогать и 55-й армии (командующий генерал-майор И. Г. Лазарев), в которую входили 168, 70, 90 и 237-я стрелковые дивизии и 4-я дивизия народного ополчения. Войска этих двух армий поддерживали в общей сложности свыше 400 орудий флота. В период вражеского сентябрьского штурма Ленинграда только береговая и железнодорожная артиллерия насчитывала в своем составе 170 орудий.

С первых дней сентября флотская артиллерия со все возрастающей интенсивностью стала наносить массированные удары и по войскам врага, наступающим с юго-западного гатчинского направления. Хочу привести некоторые мои записи,

относящиеся к первым дням сентября. Они дают представление о том, с каким напряжением действовали корабельная артиллерия и морская пехота в эти дни.

"2 сентября. 2-я бригада морской пехоты ведет бой за станцию Копорье... 12-я и 18-я железнодорожные батареи ведут огонь по станции Копорье и Заболотье... Канонерская лодка "Лахта" поддерживает войска генерала Цветаева на Ладоге. "Вира", "Конструктор", три тральщика перевозят батальон 4-й бригады морской пехоты с Валаама. "Нора" и "Олекма" поддерживают войска 19-го стрелкового корпуса, отступившего к побережью озера. "Селемджа" и бронекатера поддерживают войска группы Донского под Шлиссельбургом. "Строгий", "Стройный", полигон, 19-я батарея ведут напряженный огонь по Ульяновке, Покровскому, Ивановским порогам.

4 сентября. "Лахта" продолжает поддерживать войска генерала Цветаева, "Селемджа" - войска 19-го стрелкового корпуса, бронекатера - группы войск Донского. Комендант гарнизона Сарема сообщает, что наши части с боем оставили Виртсу. Донесение с Осмуссара: 3. 09. Противник на 20 моторных катерах из района Шпитхамн сделал попытку высадиться и занять остров. Огнем батарей уничтожено два катера, повреждено два. Крейсер "Максим Горький", полигон, эсминцы "Строгий" и "Стройный" ведут огонь по Ульяновке, Рождественно. Форты "П" и "О", канлодка "Амгунь" ведут огонь по противнику, наступающему по северному побережью. На ораниенбаумском плацдарме противник вышел на рубеж Керново, Бол. Копорки, Юрьево, Заболотье...

7 сентября. Бронепоезд No 301 и батареи Ижорского укрепленного района ведут огонь по Готобужи (южный берег), слободе Упорной. 5-я бригада морской пехоты, поддержанная 10-м железнодорожным батальоном, пулеметной ротой 21-го артдивизиона и стрелковой ротой, заняла оборону по реке Воронка от побережья Финского залива до Готобужи, Устье, 2-я бригада морской пехоты - на рубеже Коваши... Крейсер "Киров", северные форты ведут огонь по войскам врага на северном берегу. "Октябрьская революция" ведет огонь по южному берегу в районах Верхняя Рудица, Заостровье, Дятлицы... "

Активному использованию артиллерии способствовала реорганизация управления. После того как основные силы флота с боем прорвались из Таллина в Кронштадт, командующий морской обороной Ленинграда и начальник морской артиллерии были подчинены командующему флотом. Корабли, пришедшие в Кронштадт, были включены в состав кораблей огневой поддержки. Артиллерию Кронштадтского и Ижорского секторов

подчинили коменданту Ижорского укрепленного района. Корабельная и полигонная артиллерия сосредоточивалась в руках начальника артиллерии, подчиняющегося командующему флотом.

Попутно следует сказать, что реорганизация коснулась также управления Кронштадтской базой и корабельными силами. Кронштадтская база была переформирована в Главную, возглавлял ее теперь командующий флотом. Расформировали объединения минной обороны, охраны водного района Кронштадтской крепости и на их основе создали соединение охраны водного района флота, командиром которого назначили капитана 1 ранга Б. П. Птохова, военкомом полкового комиссара Г. В. Радуна, а несколько позже - капитана 2 ранга И. Г. Святова и полкового комиссара П. И. Ильина. На это соединение возлагались задачи использования минного оружия, организация дозоров в Финском заливе, борьба с минами и подводными лодками противника, а также конвоирование кораблей и судов. Оно включало в себя отряд надводных заградителей (пять минных и три сетевых заградителя), отряд траления в составе пяти дивизионов базовых тральщиков (44) и четырех дивизионов катерных тральщиков, истребительный отряд в составе четырех дивизионов морских охотников (51), дивизион разъездных катеров и дивизион сторожевых кораблей (13). Соединение подчинялось непосредственно командующему флотом. Расформировали также отряд легких сил, корабли передали в состав эскадры, командующим которой был контр-адмирал В. П. Дрозд, военкомом - бригадный комиссар Ф. Г. Масалов.

Принимались меры по укреплению позиций на Ладоге. Предполагая, что противник попытается наступать на Шлиссельбург, командующий Ладожской военной флотилией развернул на подходах к нему батальон 4-й бригады морской пехоты. Моряки и бойцы дивизии НКВД при поддержке огня канонерской лодки "Селемджа" отражали наступление врага. Они опирались на Невскую укрепленную позицию, создававшуюся в середине августа для обороны водного пути, уничтожения переправ противника и артиллерийской поддержки сухопутных войск между Ленинградом и Ладожским озером.

В оборудовании позиции принял участие и флот. На правом берегу Невы были установлены 120-миллиметровые скорострельные орудия. Их сняли с линейных кораблей, так как резерва у нас к этому времени уже не было, вся артиллерийская техника находилась в действии. Место для установки орудий выбирала комиссия фронта с участием контр-адмирала И. И. Грена, котлованы готовили выделенные по нашей просьбе

инженерные части.

Всего на правом берегу Невы было установлено 18 таких орудий и два 180-миллиметрового калибра. Вся эта артиллерия носила название Невской укрепленной морской позиции, командовал ею майор М. М. Барановский, подчиненный командующему Невской оперативной группой войск. Несколько позже здесь был сформирован сектор береговой обороны под командованием полковника И. А. Кустова в составе двух дивизионов: 301-го майора Г. Г. Кудрявцева и 302-го полковника М. И. Туроверова. Их боевой состав был пополнен батареями 130-миллиметрового калибра.

Фашисты всеми средствами старались вывести из строя нашу артиллерию. Особенно доставалось центральной 180-миллиметровой батарее (командир капитан А. Г. Бондарев, позже - старший лейтенант К. К. Башмаков). За четыре месяца немцы выпустили по ней 7280 снарядов и мин. А за два года обороны Ленинграда по ней было выпущено около 18 тысяч снарядов и мин. Обстреливали ее и из крупнокалиберных пулеметов - батарею от противника отделяло всего 800 метров! Были попадания в броневые щиты орудий, в приборы, снаряды залетали на орудийные дворики, были жертвы, но батарея всю блокаду не прекращала вести огонь по врагу.

Утром 6 сентября около трехсот фашистских бомбардировщиков на узком участке фронта произвели налет на наши войска, оборонявшие подступы к Шлиссельбургу. В последующие два дня фашистам удалось, сосредоточив здесь превосходящие силы, выйти на южный берег Ладожского озера и захватить Шлиссельбург. Они пытались с ходу форсировать Неву, выйти на ее правый берег, однако наши войска не позволили им сделать этого.

Большую помощь войскам оказал гарнизон острова Ореховый, знаменитого Орешка, расположенного при выходе Невы из Ладожского озера. Сотни лет стоит посреди Невы, отделенный двухсотметровой протокой от Шлиссельбурга, этот Древний бастион России. Петр I недаром называл крепость "ключом города". Мимо этого острова шел старый путь из варяг в греки. Ощетинившись, стояла крепость в сентябре 1941 года. И на этот раз Орешек оказался не по зубам врагу. Среди героических защитников крепости почетное место принадлежит морякам-артиллеристам, которыми командовали коммунисты капитан П. Н. Кочаненков и политрук А. Г. Морозов, снайперам артиллерийского огня П. Г. Сивачеву, Н. Н. Конюшкину, В. Шелепеню, К. Н. Шкляру, В. Орлову и другим.

С захватом фашистами Шлиссельбурга было перерезано

железнодорожное и речное сообщение Ленинграда со страной. Ленинград мог теперь поддерживать связь с тылом, получать продовольствие, снаряжение, боеприпасы только через Ладожское озеро. Но, для того чтобы новая коммуникация начала работать на полную мощность, нужно было многое сделать. А пока подвоз грузов для города резко сократился, хотя нужда в них была сейчас больше, чем когда бы то ни было.

Особенно нужны были Ленинграду, фронту значительные людские пополнения для отражения натиска немецко-фашистских дивизий. Эти пополнения, нередко посылаемые на решающие направления, часто давал Балтийский флот. Сроки их формирования были настолько сжатыми, что командиры изучали своих подчиненных во время переброски на фронт.

Не успели боевые корабли и транспорты войти в гавань Кронштадта, как поступило приказание срочно переформировать и пополнить 1-ю бригаду морской пехоты. Тут же ее перебросили на баржах в Ленинград и направили в район Красного Села, выдав в пути оружие и боеприпасы. Бригада с ходу вступила в бой. Трое суток дрались морские пехотинцы под Красным Селом, отстаивая каждую пядь земли. Артиллерия "Марата", "Максима Горького", "Петропавловска" интенсивно поддерживала героев. В разгар сражения на этот участок фронта прибыл командующий войсками Ленфронта маршал К. Е. Ворошилов, воодушевляя своим присутствием бойцов. В боях погибло около 70 процентов рядового и 80 процентов командного состава, но враг не продвинулся ни на шаг. Остатки бригады были выведены на переформирование.

Кроме этой бригады, эвакуированной из Таллина, флот сформировал еще семь бригад морской пехоты - 2, 3, 4, 5, 6, 7, 260-ю. Личный состав некоторых кораблей почти полностью уходил в морскую пехоту, на корабле оставалось лишь несколько краснофлотцев, трюмных для того, чтобы поддерживать его на плаву.

Вспоминаю одно из донесений тех дней в Военный совет флота. В отряде моряков, сражавшемся под Петергофом, находилась молодая украинка Марта Бонжус, только что прибывшая на флот из киевского военкомата. Во время боя в ее роте был убит пулеметчик, Марта заменила его и метким огнем заставила противника остановиться. Атака гитлеровцев захлебнулась. В бою Марту контузило, ее отправили в госпиталь. Вылечившись, она вернулась в строй и до конца войны находилась в частях морской пехоты. Марта не раз спасала жизнь бойцам и офицерам, ее неоднократно награждали орденами и медалями.

Я уже упомянул, что начальник штаба флота контр-адмирал Ю. А. Пантелеев занимался эвакуацией войск 50-го стрелкового корпуса 23-й армии. Так решил Военный совет флота, учитывая важность этого задания командования фронта. Уже в день прибытия в Койвисто Пантелеев погрузил и отправил в Ленинград части 43-й дивизии, затем были вывезены части 115-й и 123-й стрелковых дивизий. Более 27 тысяч человек, 188 орудий, 950 автомашин, 2000 лошадей были переброшены в Ленинград. Люди вскоре были перевооружены и отправлены на фронт.

Прикрытие и перевозка отступающих войск стоили нам огромного напряжения сил.

Погибли от огня противника два бронекатера, баржа с материальной частью 32-го артдивизиона, два железнодорожных артиллерийских транспортера, торпедный катер и транспорт "Мееро".

После эвакуации войск части Выборгского укрепленного сектора и сводного полка морской пехоты, общей численностью более 2 тысяч человек, перебрались на Бьерке, чтобы оборонять острова Бьеркского архипелага. Они приступили к созданию противодесантной обороны островов, рассеивали скопления пехоты врага, уничтожали его катера и шлюпки. Позднее моряки были переброшены на континент с целью усиления наших частей, оборонявших ораниенбаумский плацдарм.

Особое внимание мы по-прежнему уделяли ораниенбаумскому плацдарму; выше я объяснял, чем это было вызвано, потеря плацдарма имела бы для нас чрезвычайные последствия. Для его защиты использовались оба линейных корабля с их мощной 305-миллиметровой артиллерией, крейсеры, эскадренные миноносцы и канонерские лодки, форты Красная Горка, Серая Лошадь, крупные железнодорожные батареи Кронштадта. С воздуха плацдарм прикрывали зенитчики 2-го артиллерийского зенитного полка майора Н. И. Полунина и 6-го зенитного артиллерийского полка майора Д. З. Осипчука. Впрочем, зенитчики не только отбивали атаки вражеских самолетов, вместе с морскими пехотинцами и бойцами 8-й армии они вели тяжелые оборонительные бои с танками и пехотой врага. За помощь и поддержку наземных войск общевойсковое командование не однажды выносило им благодарность.

Исключительную стойкость и мужество проявили при обороне плацдарма артиллеристы флотских бронепоездов "Балтиец" и "За Родину". Героически дрался отдельный латышский батальон, который ранее рука об руку с морскими пехотинцами защищал Таллин, вместе с ними на кораблях был переброшен на израненную ленинградскую землю. После осенних

боев его переформировали и передали в латышскую стрелковую дивизию.

Глубина ораниенбаумского плацдарма от морского побережья до переднего края не превышала 30 - 35 километров. Для командования фашистских войск было заманчиво совершить многообещающий, хотя и рискованный, бросок к морю с целью захвата побережья. И все же оно не решилось на этот шаг - останавливал страх перед губительным огнем корабельной и береговой артиллерии.

К концу первой декады сентября войска Ленинградского фронта занимали следующее положение. 8-я армия под командованием генерал-майора В. И. Щербакова вела оборонительные бои в северной части Копорского плато, отбивая при исключительно мощной поддержке сил флота атаки противника. Особенно эффективно поддерживали ее войска 12-дюймовые батареи Красной Горки.

42-я армия (командующий генерал-лейтенант Ф. С. Иванов) сдерживала врага от Финского залива до Пустошки. 55-я армия генерал-майора И. Г. Лазарева оборонялась на участке от Пустошки до Невы. Боевые действия войск этой армии активно поддерживала артиллерия Ленинградской морской обороны, усиленная И, 12, 18, 19-й железнодорожными батареями, переданными из Ижорского сектора.

23-я армия генерал-лейтенанта М. Н. Герасимова, а с 9 сентября генерал-лейтенанта А. И. Черепанова оборонялась на Карельском перешейке. Боевые действия этой армии поддерживались артиллерией кораблей, фортов Кронштадта и Ижорского УРа.

Перед фронтом наших армий, к этому времени сильно ослабленных, противник сосредоточил около двадцати дивизий. Перегруппировка его сил была завершена к 9 сентября. На Красногвардейский укрепленный район должны были наступать одиннадцать пехотных и танковых дивизий. Против центра войск 55-й армии сосредоточивалась группировка в составе трех пехотных дивизий. Основной удар противник готовился нанести западнее Красногвардейска на Красное Село, Урицк, Ленинград. Вспомогательный - из района южнее Колпино вдоль Московского шоссе также на Ленинград.

Противник располагал численным превосходством в живой силе и технике. В числе его дивизий были две танковые, в то время как в составе наших войск не было ни одной. Вражеская авиация превосходила нашу как по численности, так и по отдельным тактическим данным самолетов. В составе флота к этому времени оставалось всего 211 самолетов: 102 истребителя,

46 бомбардировщиков, 12 штурмовиков и 51 морской разведчик.

9 сентября после сильной артиллерийской и авиационной подготовки мощная группировка немецких войск начала наступление в направлении Красного Села. Оборону здесь держала 3-я гвардейская дивизия народного ополчения, входившая в состав 42-й армии. К исходу дня противнику удалось вклиниться в нашу оборону. В бой были брошены 5-я и 6-я стрелковые дивизии народного ополчения, 1-я бригада морской пехоты полковника Т. М. Парафило. Однако натиск врага был так силен, что 12 сентября пришлось оставить Красное Село и Большое Виттолово.

Пулковские высоты, как и в годы гражданской войны, оказались неприступными для врага.

На участке войск 55-й армии противник также пытался прорвать нашу оборону, но потерпел неудачу. Он бросал в бой все новые и новые резервы, стремясь любой ценой ворваться в Ленинград, который был виден ему невооруженным глазом.

11 сентября в командование Ленинградским фронтом вступил генерал армии Г. К. Жуков.

Уместно привести здесь небольшой отрывок из книги маршала Г. К. Жукова, который хорошо передает напряжение тех дней:

"Всю ночь с 10 на 11 сентября мы провели с А. А. Ждановым и А. А. Кузнецовым , адмиралом флота И. С. Исаковым, начальником штаба, командующими и начальниками родов войск и служб фронта, обсуждая дополнительные меры по мобилизации сил и средств на оборону Ленинграда. Главная опасность грозила со стороны Урицка, который был частично уже захвачен немцами. Не меньшая опасность нависла и в районе Пулковских высот. В результате коллективного обсуждения обстановки было решено:

- немедленно снять с ПВО города часть зенитных орудий и поставить их на прямую наводку для усиления противотанковой обороны на самые опасные участки обороны Ленинграда;

- огонь всей корабельной артиллерии сосредоточить для поддержания войск 42-й армии на участке Урицк, Пулковские высоты...

- приступить к формированию 5 - 6 отдельных стрелковых бригад за счет моряков Краснознаменного Балтийского флота, военно-учебных заведений Ленинграда и НКВД со сроком готовности 6 - 8 дней"{11}.

Были предусмотрены и осуществлены также другие меры, но, поскольку они не касались флота, я не стану о них говорить и остановлюсь на действиях флотской артиллерии в те тревожные дни.

Артиллерия флота была готова к тому, чтобы выполнить особо серьезные задачи по отражению вражеского наступления. Централизованное командование, осуществляемое контр-адмиралом И. И. Греном, помогало сосредоточивать на опасных направлениях максимальное количество стволов. К сентябрю артиллерия флота имела около 400 стволов от 406 до 100 миллиметров.

И. И. Грен прилагал в этот период усилия и к формированию батарей на базе артиллерии недостроенных кораблей.

Из Кронштадта в Ленинград пришли и, став на огневые позиции, немедленно включились в общую систему огня

эскадренные миноносцы "Сметливый", "Стойкий", "Свирепый". На петергофском рейде и в открытой части Морского канала стояли на позициях линейный корабль "Октябрьская революция", эскадренный миноносец "Стерегущий", канонерские лодки "Амгунь", "Москва", "Волга", "Кама", ведущие огонь по врагу во всю мощь своих орудий. Позиции в Ораниенбауме занимали лидер "Ленинград", миноносцы "Славный" и "Грозящий". Из Минной гавани вел огонь крейсер "Киров". На полной скорострельности своих орудий они били по врагу, наступавшему на участке 42-й армии.

Корабли, форты Кронштадта, береговые и железнодорожные батареи, сооруженные руками рабочих заводов "Большевик", Металлического, Балтийского, им. Жданова и других, вместе с мощной наземной артиллерией фронта создали огневую стену на юго-западных и южных окраинах города, которую враг так и не смог преодолеть.

Показателем высокоактивного использования флотской артиллерии в сентябрьских боях может служить расход боезапаса. Только за один месяц на флоте было израсходовано 25 392 снаряда, из них тяжелых - 406 и 180-миллиметровых - 5828, или 23 процента.

Из ленинградцев формировались дивизии, которые должны были укрепить линии обороны. Сотни тысяч рабочих и служащих, инженеры, ученые, представители творческой интеллигенции записывались в народное ополчение и уходили на фронт. В трехмиллионном городе не было, наверное, ни одного трудоспособного мужчины или женщины, которые не принимали бы участия в работах, предназначенных усилить оборону города. Заводы и фабрики, самые различные предприятия, совершенно не имевшие ранее отношения к производству оборонной продукции, теперь работали для фронта.

На фронт уходили батальоны, сформированные из краснофлотцев, старшин, командиров с подводных лодок, плавучих и береговых баз, крейсеров и линейных кораблей. В бригады и отряды морской пехоты ушло около 90 тысяч балтийцев, без малого столько же сражалось на кораблях, в авиации, береговой и железнодорожной артиллерии флота. Отстоять город значило сохранить флот. На имя командиров кораблей и частей от краснофлотцев и старшин, от командного состава шли рапорты и письма с просьбами отправить на фронт.

Встретиться с врагом лицом к лицу, не щадя жизни драться за Ленинград, умереть, если понадобится, но не сдать город - это было желание не единиц, это было всеобщее настроение балтийцев. Оно с полной силой отразилось в священной

исторической клятве, которая была принята старшинами, краснофлотцами, командным и политическим составом всех кораблей и частей флота в сентябре 1941 года. Военные моряки присягали в ней городу Ленина, трудящимся Ленинграда:

"Дорогие товарищи ленинградцы!

В грозный и решающий час, когда взбесившийся ненавистный враг подошел к воротам города Ленинграда, мы, моряки Краснознаменной Балтики - краснофлотцы, командиры, и политработники всем сердцем, всеми помыслами с вами, героические граждане героического города.

Кровными и неразрывными узами связана с городом Ленина вся история Краснознаменного Балтийского флота.

Вместе с вами, товарищи, шли на Штурм Зимнего балтийцы, вместе с вами под руководством партии балтийские отряды громили отборные белогвардейские полки генерала Юденича, вместе с вами строили большой флот СССР. На стапелях ленинградских верфей выросли новые корабли - гордость нашей страны. Здесь, в Ленинграде, ковались до конца преданные Советской власти и нашей большевистской партии кадры Военно-Морского Флота. Ленинград давал и дает Балтике лучших своих сынов.

Связь граждан великого города и балтийских моряков сцементирована кровью, пролитой в совместной борьбе под руководством Ленина в тяжелые годы посягательства врага на нашу святыню, цитадель пролетарской революции, - город Ленина.

И теперь фашистские бандиты хотят любой ценой захватить Ленинград. Они хотят залить кровью наших людей широкие площади к проспекты города, надругаться над нашими сестрами, женами, матерями, предать огню и мечу все то, что потом и кровью в жестоких боях завоевано трудящимися героического Ленинграда.

Не будет этого! Каких бы сил это ни стоило, какие бы жертвы ни пришлось принести - Ленинград впредь будет только советским!"

Моряки поклялись удесятерить усилия, обрушив на коричневую гадину всесокрушающий артиллерийский шквал наших кораблей, всю огненную мощь береговых батарей, всю силу наших сухопутных частей.

14 сентября эта клятва, подписанная членами Военного совета флота, была опубликована в газете "Ленинградская правда", о ней узнали те, кому она давалась, - трудящиеся Ленинграда.

Душой обороны Ленинграда была партийная организация.

Она сплачивала трудящихся города, воинов фронта, военных моряков Балтийского флота на отпор врагу, вселяла веру в то, что немецко-фашистские захватчики будут разгромлены.

Напряженно работали в эти дни политуправление флота, политорганы соединений, политработники кораблей и частей. Для усиления политических органов флота горком и райкомы посылали своих работников.

Широкий размах в воспитательной работе приобрела популяризация наиболее ярких героических подвигов, совершенных на фронтах Великой Отечественной войны и в тылу врага; флотские политработники добивались, чтобы каждый военный моряк знал о проявлениях героизма среди краснофлотцев и командиров Балтики. Активно использовались формы массовой агитации. Большое воспитательное значение имели приезды на корабли и в части флота делегаций с фабрик и заводов, совместные собрания военных моряков и рабочих, вручение знамен кораблям и частям от коллективов предприятий. Важную роль играла переписка экипажей кораблей, команд частей и батарей с коллективами тыловых предприятий...

15 сентября на участие 42-й армии вновь перешли в наступление четыре дивизии противника, поддерживаемые авиацией. Ценою больших потерь им удалось потеснить наши 10-ю и 11-ю стрелковые дивизии на рубеж окраины поселка Володарского - южной окраины Урицка.

Для усиления обороняющихся войск из военных моряков была сформирована 6-я бригада морской пехоты под командованием полковника Ф. Е. Петрова (военком батальонный комиссар П. Я. Ксенз) численностью более 8000 человек. Чтобы вооружить бригаду, пришлось снять пулеметы с кораблей "Марти", "Онега" и катеров, находящихся в ремонте. Спустя считанные дни бригада выступила на фронт, имея задание во взаимодействии с 6-й дивизией народного ополчения оборонять полосу железной дороги, совхоз "Южный массив", Фарфорово, Волкове, Смоленское. На этом рубеже дрались морские пехотинцы 1-й бригады и бойцы 21-й стрелковой дивизии НКВД.

Совместными усилиями моряки, ополченцы, пехотинцы отбивали упорные атаки врага, наступавшего через поселок Володарский к Сосновую поляну к Финскому заливу. Здесь находился последний рубеж обороны, далее шел непосредственно город, и его защитники стояли насмерть. В это время в командование войсками армии вступил генерал И. И. Федюнинский, с именем которого связано немало славных страниц обороны Ленинграда.

Для того чтобы ослабить натиск врага на Ленинград,

командующий фронтом генерал Г. К. Жуков решил нанести фланговые контрудары силами 8-й и 54-й армий. Войска 54-й армии должны были предпринять наступление на Мгу и Шлиссельбург со стороны Волхова. Командующему 8-й армии было приказано оставить на участке Керново, Терентьево прикрытие из частей армии, бригады морской пехоты отвести на ковашинскую позицию, а 191-ю и 281-ю стрелковые дивизии и 2-ю дивизию народного ополчения сосредоточить на левом фланге и нанести удар по врагу в направлении Володарского и Красного Села. Из состава же 8-й армии по приказу командующего две стрелковые дивизии (125-я и 268-я) выводились в резерв фронта. Их в кратчайший срок предстояло перевезти вместе с 47-м полком корпусной артиллерии в Ленинград.

В связи с этими решениями командующего фронтом плотность войск 8-й армии на ораниенбаумском плацдарме становилась меньше, и это тревожило Военный совет флота. Ведь от удержания плацдарма зависела безопасность движения кораблей между Ленинградом и Кронштадтом. Но, как бы то ни было, мы активно включились в решение поставленных командующим фронтом задач. 16 - 18 сентября флот перевез из Ораниенбаума в Ленинград 125-ю и 268-ю стрелковые дивизии, а 19 29 сентября - 47-й полк корпусной артиллерии, а также строительные батальоны как резерв фронта; все части перебрасывались вместе с боевой техникой, автомобильным и конным транспортом. Для перевозок было выделено свыше семидесяти кораблей и транспортов. С воздуха их непрерывно прикрывали полтора десятка истребителей 61-й авиабригады флота. Отход войск обеспечивала тяжелая артиллерия Красной Горки, противовоздушную оборону осуществляли части 2-го зенитного полка ПВО флота, которые отбили все атаки противника. За короткий срок из Ораниенбаума в Ленинград было перевезено около 16 тысяч человек, 180 крупных минометов, 270 тонн боезапаса, кроме того, эвакуировано 17 тысяч раненых; потерь у нас не было.

Утром 16 сентября противник возобновил наступление в полосе войск 42-й армии. Особенно ожесточенными были бои в Володарском, Урицке и перед Пулковскими высотами. Артиллерия флота с максимальной скорострельностью, не жалея боеприпасов, била по местам сосредоточения живой силы и техники, командным и наблюдательным пунктам, по глубоким резервам врага. Некоторые населенные пункты переходили из рук в руки по нескольку раз. Противнику удалось захватить Урицк, он вплотную подошел к Ленинграду на приморском направлении, выйдя к побережью Невской губы между Стрельной и Урицком.

Войска 8-й армии и части флота на ораниенбаумском плацдарме оказались отрезанными с суши.

17 сентября бои велись с еще большим напряжением. В этот день шесть вражеских дивизий - 254, 291, 1, 58-я пехотные, 36-я моторизованная и 1 -я танковая - при поддержке авиации предприняли попытку прорваться к Ленинграду с юга.

Изготовившись к нанесению контрудара, войска 8-й армии перешли 19 сентября в наступление в направлении Красного Села. Однако враг силами четырех дивизий остановил наши войска и сам начал наступать, пытаясь ликвидировать приморский плацдарм. Войска 8-й армии отступили к окраине Старого Петергофа. Тем не менее наше наступление сыграло свою роль: продвижение войск врага на ленинградском направлении приостановилось. На участке 42-й армии наши части закрепились на рубеже Лигово, Нижнее Коврово, Пулково.

Все эти дни во исполнение приказа командующего фронтом с максимальной нагрузкой использовалась артиллерия флота. Крейсер "Максим Горький" (командир капитан 1 ранга А. Н. Петров), например, выпускал каждый день от 85 до 285 снарядов 180-миллиметрового калибра по батареям и пехоте врага. Это были необычные для корабельной артиллерии стрельбы. Орудия стреляли, по сути дела, прямой наводкой. Артиллеристы видели в свои прицелы танки, автомашины. И снаряд за снарядом взрывались в боевых порядках гитлеровцев.

Крейсер тоже подвергся обстрелу. 16 сентября в него попал один снаряд, на другой день - четыре: два снаряда пробили верхнюю палубу и надводный борт, третий угодил в трубу, четвертый в надстройки. Возникшие пожары были быстро ликвидированы.

Больше досталось "Марату", который вел огонь по батареям, моточастям и живой силе противника, выпуская в день по 150, 200 снарядов 305-миллиметрового калибра. Огнем своих 12-дюймовых орудий линкор неоднократно накрывал колонны врага, двигавшиеся по Приморскому шоссе. Пожалуй, ни один корабль не наносил фашистам такого урона. Противник решил расправиться с грозным линкором. 14 сентября в "Марат" попало два снаряда - в трубу и в люк жилой палубы. Потери и повреждения были незначительные. 15 сентября три снаряда попали в 12-й и 14-й казематы. 16 сентября в результате двух попаданий из строя вышла батарея носовых автоматов, начал гореть боезапас. Лишь благодаря мужеству личного состава взрыва не последовало. Одновременно налетело 23 вражеских самолета, три сброшенные ими бомбы по 250 килограммов весом, упав на корабль, разрушили большую кают-компанию, салон

командира, были затоплены кормовые коридоры гребных валов правого борта, кормовые дизеля, румпельное отделение, правый холодильник. За день в корабль попало 24 снаряда и три авиабомбы. "Марат" вынужден был сняться с якоря и уйти из торгового порта по Морскому каналу в Кронштадт.

На смену "Марату", который пришлось поставить к причалам на ремонт, из Кронштадта вышел линейный корабль "Октябрьская революция" под командованием контр-адмирала М. З. Москаленко.

"Вступили в полосу жестоких боев, - говорится об этих днях в истории линкора "Октябрьская революция", - стреляем каждый день".

С 5 сентября по 22 октября 1941 года корабль провел более 100 стрельб.

Артиллеристы уничтожали фашистские батареи, вели огонь по живой силе и технике. Противник прилагал все усилия, чтобы уничтожить корабль с воздуха, но зенитчики отбивали его атаки.

Крейсер "Петропавловск" (командир капитан 2 ранга А. Г. Ванифатьев, артиллеристы В. А. Сычев, В. С. Елагин), ведя огонь с открытой позиции у Угольной пристани, нанес большой урон танковым и моторизованным колоннам противника. Только за 15 - 18 сентября он израсходовал 676 снарядов 203-миллиметрового калибра. Последние стрельбы велись с дистанции 4 километра. 17 сентября крейсер подвергся сильному обстрелу, было 52 прямых попадания снарядов в боевую рубку, электростанцию, котельное отделение, радиорубку. Возникли сильные пожары, взорвались цистерны с соляром. Внутрь корабля проникло много воды, с креном восемь градусов он сел на грунт. Экипаж пришлось снять... Позже, когда обстановка под Ленинградом изменилась, аварийные отряды заделали пробоины, откачали воду и вывели крейсер из торгового порта. Его орудия еще не раз громили вражеские войска.

На направлении действий войск 55-й армии, не допуская переправы врага через Неву, вели огонь миноносцы "Стройный", "Строгий", канонерские лодки "Красное Знамя", "Сестрорецк", "Зея". На других направлениях, от кронштадтских рейдов до Ивановских порогов, сражались с врагом артиллеристы крейсеров "Максим Горький", "Киров", лидеров "Ленинград" и "Минск", эскадренных миноносцев "Сильный", "Сметливый", "Грозящий", "Опытный", "Стерегущий", канонерских лодок "Кама", "Москва", "Волга", "Амгунь", "Вирсайтис". Многие корабли находились в нескольких километрах от переднего края, с командных мостиков были видны вражеские танки.

Личный состав кораблей проявлял исключительную

самоотверженность и стойкость, выполняя свою боевую работу под вражеским артиллерийским обстрелом и атаками с воздуха. Во время ожесточенной пушечной дуэли у борта лидера "Ленинград" разорвался снаряд. На палубе загорелся заряд, подготовленный для очередного залпа. Пожар и взрыв грозили гибелью всего корабля. Это видел тяжело раненный командир одного из орудий старшина 1-й статьи Василий Кузнецов. Напрягая последние силы, он дотянулся до горящего заряда и пополз с ним к борту. На старшине горела одежда, но он думал только о том, как добраться до борта корабля и сбросить в воду заряд. Перед смертью последними словами Кузнецова были: "Спасайте корабль". Мужественный воин до конца выполнил свой долг перед Родиной. Из штаба фронта в те дни поступали в Военный совет флота сообщения, в которых отмечались славные боевые дела железнодорожных батарей, умножали героические дела балтийцев. Они появлялись в самых неожиданных местах и огнем дальнобойных орудий наводили панику среди врагов, уничтожали пехоту и технику противника.

В составе 55-й армии действовали железнодорожные батареи старших лейтенантов В. А. Глухарева, А. В. Копейко, А. И. Молостова. Их личный состав проявил в боях высокое мужество и стойкость. У станции Александровская батарея А. И. Молостова оказалась без охранения. Враг решил окружить и захватить ее. Немецкой авиации удалось разбомбить полотно дороги и таким образом отрезать батарее путь отхода. Под непрерывным огнем вражеской артиллерии и минометов комендоры прямой наводкой отбивали атаки. В ход пустили пулеметы. Тем временем было восстановлено полотно железной дороги, орудия вывезли из кольца окружения.

Батарея А. В. Копейко наносила большие потери врагу у станции Капралово. Благодарность начальника артиллерии армии заслужила 18-я батарея. Отлично воевали в сложной обстановке под Красногвардейском и Красным Селом морские батареи И. М. Белокриницкого, П. И. Антощенко, В. С, Мясникова, И. Ф. Вовка.

Особенно тяжелые бои вела 11-я отдельная железнодорожная батарея. Она громила врага в районе Ивановского, Сабска, била по переправе вражеских войск через реку Луга, сражалась за ораниенбаумский плацдарм. При отражении сентябрьского штурма мощные 356-миллиметровые орудия батареи выпустили по врагу 568 семьсот-килограммовых снарядов.

Всего на ленинградском железнодорожном узле маневрировали в зависимости от обстановки, сосредоточивая огонь на нужных направлениях, двадцать железнодорожных

батарей 356- и 130-миллиметрового калибра.

Девять орудий "Авроры", установленные на участках протяженностью 14, 5 километра от Вороньей горы (Дудергоф) до Глиняной горки (Пулково), составляли отдельную батарею, созданную еще в июле 1941 года. Командовал ею старший лейтенант Дмитрий Николаевич Иванов.

Для поддержки войск 8, 23, 42, 55-й армий с максимальной нагрузкой использовались также стационарные батареи морского полигона, Ижорского и Кронштадтского секторов береговой обороны, находившиеся на своих постоянных позициях.

В одну из сентябрьских ночей, проверяя готовность батареи, Иванов столкнулся с разведкой противника и был ранен. Он сумел добраться до своего командного пункта и объявил тревогу. Артиллеристы приготовились к бою. Он начался утром. По огневой позиции батареи била вражеская артиллерия, ей помогали самолеты, наступали танки, за ними шла пехота. Орудия "Авроры" обрушили сотни снарядов на фашистские войска, рвущиеся к Ленинграду.

Боевые возможности нашей авиации также использовались с максимальной отдачей. Только за 9 - 18 сентября было совершено больше тысячи боевых вылетов, из них около двух третей - для помощи войскам 42-й армии. Наиболее напряженно работали авиаторы 3 сентября, когда они сделали 241 боевой вылет, 5-го - 159, 8-го - 179, 9-го - 260, 10-го - 234, 11-го - 245, 12-го - 160, 13-го - 131, 16-го - 284, 17-го - 162 вылета.

Морские летчики вместе со своими товарищами по боевой работе, фронтовыми авиаторами, наносили удары по войскам и технике врага, барражировали над полем боя, совершая в день по четыре-пять боевых вылетов. Кроме бомбардировочной и штурмовой авиации для ударов по фашистским войскам широко привлекались истребители. Используя мелкие осколочные бомбы, зажигательные средства, пулеметы, реактивное оружие, они с успехом атаковали войска противника и даже танковые части, восполняя недостаток бомбардировщиков и штурмовиков. Летчики-балтийцы насмерть дрались с фашистскими стервятниками в небе Ленинграда. Когда обозначился провал замысла молниеносного овладения Ленинградом, фашисты решили использовать мощь своей авиации для систематического разрушения города и деморализации населения.

Вечером 8 сентября авиация противника произвела ожесточенный налет на промышленные объекты и жилые кварталы города. Были сброшены тысячи зажигательных бомб с горючей смесью, вспыхнуло более двухсот крупных пожаров. Десятки тысяч бойцов, моряков, жителей вступили в борьбу с

огнем. К исходу следующего дня самолеты врага повторили массовый налет на город, еще не оправившийся от первых пожаров и разрушений. Тяжелые бомбардировщики сбрасывали огромные фугасные бомбы, от которых мгновенно рушились многоэтажные дома. Погибло много гражданского населения. В последующие два дня налеты носили еще более ожесточенный характер.

В эти дни совершил свой подвиг лейтенант комсомолец А. Я. Щербинин. В одном из воздушных боев вражеский истребитель поджег его самолет Ил-2. Создалось безвыходное положение. В этот момент он увидел, что вражеский истребитель заходит в атаку на самолет его товарища. Щербинин направил горящий самолет на фашистский истребитель и ценою своей жизни спас боевого друга.

Флотская авиация должна была особое внимание уделять защите кораблей от налетов врага. Так как корабельная артиллерия играла крупную роль в отражении сентябрьского штурма, противник сосредоточил за счет других участков фронта на какой-то период максимум усилий своей авиации с целью уничтожения наших кораблей, в первую очередь крупных. Положение создавалось тяжелое, из-за узкостей и малых глубин корабли не могли маневрировать, уклоняться от атак пикировщиков.

Первый налет на Кронштадт был совершен 19 сентября группой в 15 самолетов. Бомбы упали в Средней гавани, районе Морского завода и Морского госпиталя. Повреждения были незначительными, зенитная артиллерия и истребители не дали самолетам противника прицельно бомбить корабли. Небольшая группа вражеских самолетов нанесла удар по гавани Ораниенбаума, где находился краснознаменный крейсер "Аврора". Бомбы рвались в нескольких метрах от борта, осыпая корабль градом осколков. Интенсивный огонь оставшихся на крейсере зенитных орудий заставлял врага беспорядочно сбрасывать бомбовый груз.

22 сентября на Кронштадт было совершено два налета, в которых участвовало около сорока самолетов. Получили повреждения миноносцы "Сильный", находившийся на Восточном рейде, и "Грозящий", который был в доке, потоплена баржа у борта "Марата".

Наши авиаторы дрались с фашистами в воздухе насмерть. Они смело шли на превосходящие по силам вражеские эскадрильи, врезались в их боевые порядки, уничтожали самолеты противника по частям. Флотским истребителям помогали артиллеристы 1-го зенитного артиллерийского полка

флота, воины противовоздушной обороны Ленинграда. Но враг продолжал усиливать удары с воздуха.

23 сентября был совершен наиболее интенсивный налет. В течение дня самолеты противника несколько раз бомбили наши объекты, главным образом корабли. В налетах приняло участие до 270 самолетов. Летчики-истребители от рядовых до командиров авиаполков не выходили из машин, поднимаясь снова и снова для отражения воздушных атак.

Мне запомнился этот день. Я находился на командном пункте флота, устроенном в укрытии, куда мы перешли, как только На Кронштадт начались массированные налеты. Изредка я выходил из помещения. Утро было безоблачное. Около полудня прозвучал сигнал воздушной тревоги. С холма, возвышавшегося над нашим командным пунктом, я видел в бинокль, как группы самолетов от Петергофа шли к Кронштадту. Ударили зенитные орудия кораблей, находившихся на Восточном и Малом рейдах. К ним подключились пушки зенитных полков, защищавших Кронштадт. Десятки, сотни сине-голубых разрывов испещрили небо.

Появилась шестерка истребителей. Больше едва ли будет, подумал я, под Ленинградом трудно, вся наша авиация там. Истребители вступили в неравный бой. Позже мне доложили фамилии летчиков, это были испытанные авиаторы Каберов, Костылев, Ефимов, Мясников, Львов.

Докладывают, что сброшены бомбы в районе Морского госпиталя, Морского завода, у пирсов подводных лодок, в доках, где стоят поврежденные корабли. Болит сердце за корабли на рейдах и в гаванях. Наконец вижу, как отдельные вражеские самолеты с черными шлейфами дыма уходят в сторону линии фронта. В это время звонит А. А. Жданов, спрашивает, живы ли мы. Я прошу прислать на подмогу истребителей. Андрей Александрович обещает. Поднимаюсь снова наверх и вдруг вижу огромный черный столб дыма высотой в несколько сот метров. Ясно попадание в корабль, горит нефть. Докладывают, что бомба попала в носовую часть "Марата", находившегося у стенки Средней гавани после тяжелых повреждений, полученных при стрельбе по войскам противника 15 - 17 сентября. Бросаюсь к машине, еду в гавань. На рогатку ехать нельзя, падают бомбы, самолеты на бреющем полете штурмуют корабли. От Петровского парка иду по стенке, направляясь к "Марату".

Линкор "Марат"! Три года я служил на нем старшим помощником командира, знал командно-начальствующий состав, многих старшин-сверхсрочников, краснофлотцев. С командиром линкора капитаном 2 ранга Павлом Константиновичем Ивановым ходил в заграничный поход в Англию. А с военкомом "Марата"

Семеном Ивановичем Чернышенко плавал в первые годы после окончания училища на линкоре "Парижская Коммуна", вместе шли из Кронштадта в Севастополь...

Подойдя к кораблю, увидел: вся носовая часть линкора вместе с первой башней, главным командным пунктом и носовой мачтой рухнула в воду. Со всех сторон гавани спешат катера и буксиры, чтобы оказать помощь краснофлотцам и командирам, очутившимся после взрыва в воде. Зенитные пушки "Марата", расположенные на крышах башен, ведут бешеный огонь по самолетам противника, которые с воем носятся над кораблями. "Марат", осевший носовой частью на грунт, продолжал сопротивляться.

Когда я вернулся на командный пункт, тут же доложили, что серьезно поврежден и сел на грунт на Большом рейде лидер "Минск", эсминец "Грозящий" получил вторичное повреждение, две бомбы попали в крейсер "Киров", находившийся у выхода из Средней гавани, затонули подводная лодка "М-74", буксир и транспорт. Потери тяжелые... Но это были последние попытки противника расправиться с кораблями, мешавшими наступлению его войск на суше.

Через четыре дня авиация противника - около 40 самолетов - произвела последний дневной налет. Был поврежден линкор "Октябрьская революция", у него вышла из строя одна башня, вскоре ее восстановили.

Когда нашим летчикам приходилось отвлекаться для боевой работы на фронте, они не могли дать должного отпора авиации врага, штурмовавшей Кронштадт и другие места расположения кораблей. С ней мужественно сражались сами моряки. Они делали все, чтобы сохранить живучесть и боеспособность кораблей. Мне хочется отметить массовый, именно массовый героизм башенных, орудийных и особенно зенитных артиллеристов. Днем и ночью, в жару и холод они несли вахту на своих боевых постах, готовые по первому сигналу открыть огонь для отражения очередного налета вражеской авиации. В помощь им мы в срочном порядке перебросили с ораниенбаумского плацдарма полк зенитной артиллерии (командир майор Д. З. Осипчук). А когда обстановка под Ленинградом несколько разрядилась, Военный совет фронта разрешил привлекать для обороны Кронштадта не только истребители флота, но и фронтовую истребительную авиацию. Дышать стало заметно легче. С 29 сентября авиация противника прекратила дневные налеты на объекты Кронштадта; теперь корабли, беспокоили только артиллерийские обстрелы.

Отражение налетов фашистской авиации было важной

задачей ВВС флота, как и военно-воздушных сил фронта, но не единственной. Летчики столь же самоотверженно наносили удары по вражеским аэродромам, тем более что расположение их было нам хорошо известно. Так, 9 сентября гитлеровцы недосчитались на своих аэродромах 35 самолетов; всего же в воздушных боях и на аэродромах в сентябре противник потерял 272 самолета.

В сентябре наши летчики 4435 раз поднимались в воздух, чтобы сражаться с врагом. С равным напряжением сражались в этот период истребители 61-й авиационной бригады, бомбардировщики и штурмовики 8-й авиационной бригады, разведчики 15-го морского разведывательного полка.

Отказавшись от массированных налетов, фашисты избрали другую тактику воздушной войны - тактику охоты за нашими самолетами-одиночками. В небе дежурили фашистские асы - "волки". Выследив наш одиночный самолет, они набрасывались на него. Особенно активно охотились "волки" за нашими транспортными самолетами и прославленными летчиками-истребителями, которых успели запомнить в ходе воздушных сражений. "Волками" занялись наши летчики-истребители М. Мясников, М. А. Ефимов, Г. Д. Костылев, П. Чепелкин, К. В. Соловьев и другие.

Отличала наших летчиков крепкая боевая дружба, готовность к самопожертвованию во имя боевого товарищества, взаимная выручка. Здесь мне хочется рассказать об одном случае периода осенних боев за Ленинград. Он связан с именем Ивана Ивановича Сербина, летчика, а затем военкома эскадрильи, военкома полка, начальника политотдела дивизии, начальника политотдела авиации флота.

Военком Сербин часто летал вместе с командиром полка Коронецом. Однажды их полк вел воздушный бой. Алексей Васильевич Коронец из боя на аэродром не вернулся. Что с ним - погиб, ранен? Никто не знал. Сербин вылетел на поиски командира. Плохая погода заставляла вести самолет на самой малой высоте. В заливе, на льду, Сербин обнаружил сгоревший самолет, рядом лежал летчик. Возвратившись на аэродром, Сербин попросил разрешения слетать ночью в тыл врага за командиром. Вылетел. Разыскав его на льду, решил садиться без подсветки снежного поля. Удачно приземлился и, не выключая мотора, побежал к разбитому самолету. В контуженом, находившемся в тяжелом состоянии летчике Сербин узнал Шахбазьяна. Шахбазьян дрался в том же бою один против нескольких "фоккеров". Помогали ему летчики Твердохлебов и Семеряко. Они сбили машину врага. Но и самолет Шахбазьяна загорелся, пошел к земле... Стряхнув с лица Шахбазьяна снег,

комиссар влил ему в рот глоток водки, потом поднял на руки и отнес в кабину.

Засверкали вражеские прожекторы, показались фигуры лыжников. Сербин быстро вырулил, дал газ и взлетел под носом у фашистов. Найти командира ему не удалось, но рисковал собой не зря: спас другого летчика.

Говоря о деятельности ВВС КБФ, отмечу, что авиацией флота все годы войны командовал генерал Михаил Иванович Самохин. Окончив Качинское авиационное училище, он за годы напряженной военной службы в авиации Черноморского флота прошел путь от рядового летчика до командира бомбардировочного полка. Во время войны с Финляндией Самохин являлся заместителем командующего ВВС Балтийского флота. Когда началась Великая Отечественная война, Михаил Иванович вскоре самостоятельно руководил боевым использованием флотской авиации, с большой энергией доукомплектовывал ее полки машинами, техникой, оружием, готовил кадры, укреплял тыл. На нем лежала огромная ответственность, и он делал все для того, чтобы наши самолеты в любой час дня и ночи могли подняться навстречу врагу и бить его без промаха. Самохин обладал для этого разнообразного труда незаурядными способностями, немалым опытом.

Хорошо помогал генералу Самохину начальник штаба ВВС флота полковник Дмитрий Иванович Сурков. Опытный штабист, он прекрасно сочетал в себе хорошее знание штабной службы и организаторские способности. Этот замечательный командир погиб в начале 1942 года в Новой Ладоге при выполнении боевого задания.

Хорошо знал я и военкома ВВС флота бригадного комиссара Леонида Николаевича Пурника. Он был участником гражданской войны, познал все тонкости партийно-политической работы еще во время службы военкомом тяжелой бомбардировочной эскадрильи ВВС Тихоокеанского флота. Леонид Николаевич обладал даром рассказчика и умел заряжать людей оптимизмом.

За время сентябрьского штурма сжалось вражеское кольцо вокруг Ленинграда. С выходом противника в район Лигово, Володарского, Стрельны, Петергофа было перерезано сообщение по Приморскому шоссе с Ораниенбаумом, теперь все перевозки для войск 8-й армии и частей флота в Кронштадт и Ораниенбаум можно было осуществлять только водным путем и в ночное время. Противник мог вести артиллерийский огонь по улицам Кронштадта и Ораниенбаума.

И все же враг был остановлен. 19 сентября сорвалась его последняя попытка овладеть городом в 1941 году{12}.

Обстановка на ораниенбаумском плацдарме оставалась критической до конца сентября. И вдруг разведчики донесли, что немцы возле Гостилиц зарываются в землю! Были видны массовые постановки противотанковых мин и проволочных заграждений. Сомнения исчезли, когда аналогичные сообщения стали поступать с других участков обороны Ленинграда. Да, буквально перед фронтом обороны Ленинграда, на всем ее протяжении, гитлеровцы создавали укрепленный рубеж. Они переходили к длительной обороне...

После тяжелых потерь, понесенных немецкой авиацией в период налетов осенью 1941 года, противник перестал днем появляться над Ленинградом и Кронштадтом. Однако гарантии в том, что так будет и впредь, никто дать не мог. Поэтому мы приняли решение, одобренное Военным советом фронта, все подводные лодки и большую часть надводных кораблей перевести в Ленинград. Учитывалось, разумеется, и то, что враг не предпринимал даже попыток морем оказать помощь своим войскам, окопавшимся под Ленинградом. В Кронштадте кораблям делать было нечего; в Ленинграде мы могли интенсивно использовать их артиллерию, да и защита с воздуха здесь была надежнее. 24, 30 сентября и 1 октября были перебазированы крейсер "Киров", миноносцы "Гордый", "Сильный", "Суровый", а несколько позже и "Грозящий". Отряд заграждения перебазировали еще раньше. Линейный корабль "Октябрьская революция" перешел в Ленинград 23 октября.

Конечно, трудности базирования были и здесь, основная - нахождение кораблей в зоне обстрелов артиллерии врага. Уберечь их от вражеских снарядов было невозможно. Однако потери были не столь велики, чтобы ослабить помощь флота войскам, оборонявшим город. К тому же в Ленинграде с его мощной промышленностью легче было организовать ремонт кораблей, в котором они очень нуждались, особенно подводные лодки: мы имели в виду активно использовать их для наступательных действий в кампанию 1942 года.

Балтийцы с честью и достоинством защищали завоевания Великого Октября. Они сражались с врагом так же храбро, стойко и мужественно, как сражались балтийцы в октябрьские дни 1917 года.

Враг не прошел

Сентябрьское наступление врага захлебнулось, а основные силы флота перешли на базирование в Ленинград, но у читателя не должно складываться впечатление, будто флот прекратил боевые действия на море. Ни на один день не прекращалась напряженная борьба в Финском заливе. Главную роль в ней

играли морские охотники, тральщики, сторожевые корабли, торпедные катера, действовавшие при поддержке штурмовой и истребительной авиации.

Мы заботились о том, чтобы противник не мог прорваться к Ленинграду с моря. Для этого нужно было во что бы то ни стало удерживать в своих руках устье Невы и восточную часть Финского залива. Мы создали здесь укрепленный район с островами Лавенсари и Сескар, хотя по северному и южному берегам залива их обошли сухопутные войска противника.

Не менее важной задачей являлось прикрытие флангов сухопутных войск на море и на Ладожском озере. Мы не могли не считаться с возможностью высадки вражеского десанта на побережье ораниенбаумского плацдарма, на северный берег Финского залива и на Неве. Противник мог высадиться и ударить в тыл нашим войскам.

Тяжелая обстановка на суше отвлекала наше внимание от моря. Это проявилось при решении такого важного вопроса, как использование подводных лодок в сентябре. В связи с тяжелыми боями, неясностью, как же окончательно сложится обстановка под Ленинградом, Военный совет флота решил временно воздержаться от посылки их в море.

Но как только положение на фронте стабилизировалось, мы вновь вернулись к этому вопросу. В двадцатых числах сентября нарком ВМФ запросил наше мнение о возможности прорыва подводных лодок "С-7", "С-9" и "Л-3" из Балтики через проливную зону в Атлантику. Военный совет флота высказался за прорыв. Наше решение одобрил Военный совет фронта, утвердил нарком. Непредвиденные обстоятельства помешали выполнить этот замысел: у Аландских островов появилась эскадра немецко-фашистского флота, пришлось эти подводные лодки направить на позиции в Финский залив.

Тогда же Военный совет флота глубоко изучил состояние дел в соединении подводных лодок (командир Н. П. Египко, военком Г. М. Обушенков) и пришел к выводу, что в новых условиях базирования и ведения боевых действий целесообразно перестроить организацию управления этими кораблями. Было решено объединить все подводные лодки в одно соединение. С нашим решением согласился нарком ВМФ. Командиром соединения Военный совет флота назначил капитана 2 ранга Александра Владимировича Трипольского.

А. В. Трипольский вырос на Балтике. Окончив в 30-х годах курсы командиров-подводников, плавал помощником командира на "Л-2", позднее командовал подводной лодкой "Л-55", а с 1939 года в звании капитан-лейтенанта - современной подводной

лодкой "С-1", лучшей на флоте по боевой и политической подготовке.

Начальником штаба соединения мы оставили опытного подводника капитана 1 ранга Н. С. Ивановского, а военным комиссаром - полкового комиссара И. М. Майорова. Командирами дивизионов были назначены подготовленные начальники В. А. Егоров, В. А. Полещук, Е. В. Шевцов, Е. Г. Юнаков, В. А. Червинский, Н. Э. Эйхбаум и Н. К. Мохов.

Обстановка на море, в которой приходилось действовать подводным лодкам, с каждым днем ухудшалась. Гитлеровцы лихорадочно наращивали минные заграждения в Финском заливе. В осенние шторма многие мины срывались с якорей и плавали по заливу. Ночью такую мину обнаружить невозможно. Это было опасно, так как аккумуляторы на подводных лодках заряжались в основном ночью и в надводном положении. Кроме того, противник, использовавший для базирования сил противолодочной обороны бухты северного и южного берегов залива, контролировал путь подводных лодок от Невской губы до устья залива. В этих условиях даже переходы из Ленинграда в Кронштадт и обратно стали необычным делом. Для их обеспечения мы вынуждены были привлекать значительные надводные и воздушные силы и береговую артиллерию.

Трудными стали не только переходы, даже стоять в Ленинграде и Кронштадте было в то время опасно. Систематические обстрелы лишали подводные лодки стоянок у пирсов береговой базы. Приходилось рассредоточивать их по всем гаваням и рейдам. Это усложняло ремонт, снабжение и обслуживание подводных кораблей. Готовить их к походам, грузить боезапас, горючее, продовольствие можно было только по ночам. Но даже меры предосторожности не исключали возможности повреждений.

И еще одну задачу предстояло выполнить подводным лодкам. Фашистская пропаганда объявила на весь мир, что советского Балтийского флота больше не существует, а оставшиеся незатопленными корабли прочно заблокированы и выйти в море не могут. Надо было доказать, что Балтийский флот существует и способен наносить удары по врагу.

В середине сентября 1941 года, в период сильных штормов, командир подводной лодки-малютки "М-97" капитан-лейтенант А. И. Мыльников получил боевое задание провести разведку на подступах к Таллину. При выполнении задания кораблю предстояло форсировать залив, пройти через минные заграждения. Став на позицию севернее Таллина, подводная лодка длительное время не имела встречи в врагом. Командир

решил форсировать заграждение и прорваться на Таллинский рейд. Смелое решение, подкрепленное грамотным тактическим маневром, принесло успех экипажу. Один из вражеских транспортов был тяжело поврежден. Лодка благополучно вернулась на базу. Рейд "М-97" подтвердил, что решение о выходе подводных лодок в море, принятое Военным советом, было правильным.

Вскоре в море вышла подводная лодка "Щ-320" капитана 3 ранга И. М. Вишневского. Этого командира я знал уже двенадцать лет, познакомился осенью 1929 года, когда он был сигнальщиком на линейном корабле "Парижская Коммуна". Во время перехода линкора из Кронштадта в Севастополь, когда мы шли бурным Бискайским заливом, я разговорился с ним, спросил, как он представляет свое будущее.

"Как? Конечно, на флоте, - ответил он. - Учиться пойду, стану штурманом, только хочу перейти на подводные лодки".

Своей цели Вишневский добился.

Военкомом "Щ-320" был один из лучших политработников флота батальонный комиссар М. Д. Калашников. Вместе с командиром и секретарем партийной организации старшиной 1-й статьи А. И. Шаляпиным он настойчиво воспитывал личный состав подводной лодки в духе высокой боевой активности, патриотического отношения к выполнению воинского долга. Калашникова любили на корабле как человека большой души, умевшего найти путь к сердцу каждого воина.

"Щ-320" предстояло форсировать Финский залив, преодолев поставленные врагом плотные минные заграждения. Она решила эту задачу, использовав сведения штурманов кораблей, участвовавших в походах на Ханко. В Южной Балтике командир приступил к активному поиску. На третий день пребывания на позиции подводная лодка успешно атаковала транспорт.

Много дней провела "Щ-320" на позиции, наблюдая за врагом, и каждый день похода закалял волю моряков. Это была школа мужества. Экипаж выполнил задачу, собрал ценные сведения о движении вражеских транспортов. Через сорок дней сначала Кронштадт, а затем Ленинград встречали подводников. Балтийские шторма серьезно потрепали корабль. Но и у вернувшихся и у встречавших на душе было радостно: подводная лодка вернулась с победой. 23 человека из ее экипажа были награждены орденами и медалями Советского Союза.

Следующий выход в море совершила подводная лодка "Щ-323" капитан-лейтенанта Ф. И. Иванцова (военком старший политрук А. Ф. Круглое).

На подходах к стокгольмским шхерам "Щ-323" обнаружила и

потопила танкер противника. Спустя две недели был уничтожен транспорт "Балтенланд". А через пять дней, в канун 24-й годовщины Великого Октября, 5 ноября 1941 года, подводная лодка потопила еще один танкер противника.

В первой декаде ноября "Щ-323" возвратилась к родным берегам. Я находился на борту плавбазы, стоявшей на Неве, встречал корабль. Капитан-лейтенант Ф. И. Иванцов кратко доложил о боевых успехах, состоянии экипажа и материальной части.

Я горячо поздравил подводников с победой и благополучным возвращением, передал поздравления А. А. Жданова, который так оценил успех экипажа:

"Балтийцы действуют, враг еще не раз почувствует их удары".

В январе 1942 года Указом Президиума Верховного Совета СССР подводная лодка "Щ-323" была награждена орденом Красного Знамени, а ее командир капитан-лейтенант Ф. И. Иванцов - орденом Ленина. Орденами и медалями были награждены и другие члены экипажа.

А под Ленинградом продолжались бои. Фашистская армия, истощенная в период сентябрьского штурма, тем не менее не оставляла попыток захватить город на Неве.

Для широкого наступления сил не было, и левый фланг армии фон Лееба остановился на реке Воронке. Но центром и правым флангом противник продолжал наступать к Ладожскому озеру, пытаясь соединиться с финской армией, идущей со стороны Карельского перешейка. Немецкому генералу удалось дойти до Невы, но финской армии он здесь не нашел: она была остановлена на берегу реки Сестра.

Тогда фашисты решили сосредоточить силы и наступать в направлении Пушкина. Снова день и ночь шли ожесточенные бои на пулковском направлении. Ценою огромных потерь фашисты захватили Пушкин, Слуцк. Наши войска вынуждены отступить на рубеж Большое Кузьмине, Новая (исключая Путролово). 8, 42, 55 и 23-я армии, корабли и части Балтийского флота оказались в осаде. Восточнее Шлиссельбурга была изолирована 54-я армия Ленинградского фронта.

Врагу оставалось пройти совсем немного, чтобы соединиться с войсками финской армии.

Фашистское командование было уверено в том, что триумфальное вступление немецких солдат в Ленинград состоится. Из этой его уверенности родился документ, в котором говорилось:

"Усилия флота должны быть направлены на то, чтобы, создавая угрозу военно-морским базам противника, по

возможности не допускать ухода его боевых сил флота для интернирования в шведских портах"{13}.

Немецко-фашистское командование развернуло в Балтийском море основные силы своего флота с задачей не допустить ухода кораблей советского флота в Швецию для интернирования{14}. Северная группа кораблей в составе линейного крейсера "Тирпиц", тяжелого крейсера "Адмирал Шеер", легких крейсеров "Нюрнберг", "Кельн", шести эскадренных миноносцев и других кораблей под командованием вице-адмирала Цилиакса вышла из Свинемюнде и 24 сентября заняла позицию у Аландских островов. Южная группа в составе легких крейсеров "Эмден", "Лейпциг", двух эскадренных миноносцев и других кораблей 23 сентября прибыла из Свинемюнде в Лиепаю. На протяжении всей Великой Отечественной войны это был, пожалуй, единственный случай, когда немецкие крупные надводные корабли вышли в море в таком составе.

До этого вражеская эскадра отстаивалась в своих базах, не попытавшись даже прорваться в Финский залив, а сейчас вышла на перехват кораблей Краснознаменного Балтийского флота. Фашисты ждали, что корабли КБФ придут к ним с приспущенными флагами. Какая наивность!

Действительно, я приказал в те дни кораблям выйти в море, но с другой целью - для нанесения ударов по противнику. На боевые позиции в устье залива были направлены подводные лодки "Щ-319" капитан-лейтенанта Н. С. Агашина, "С-9" капитана 3 ранга С. А. Рогачевского, "Щ-324" капитан-лейтенанта Г. И. Тархнишвили, "Щ-309" капитана 3 ранга С. И. Кабо, "Щ-311" капитан-лейтенанта П. А. Сидоренко. Ряд подводных кораблей, в том числе подводный минный заградитель "Л-3" капитана 3 ранга П. Д. Грищенко, занял позиции в Нарвском заливе и на Гогландском оборонительном рубеже.

Мы не знали, с какой целью вышла в море вражеская эскадра, но, если бы она сделала попытку форсировать наши рубежи, ее ждала достойная встреча. В полной боевой готовности находилась также береговая артиллерия Ханко, Хиума, Осмуссара, Гогланда и Тютерса и бомбардировочная авиация. Все силы флота были сконцентрированы для нанесения сокрушительного удара, если бы враг попытался оказать помощь своим войскам с моря.

Лишь после 15 октября, когда фашистская эскадра, не дождавшись выхода кораблей Балтийского флота для интернирования, убралась восвояси, наши подводные лодки, развернутые на боевых позициях в Нарвском заливе и Гогландском плесе, вернулись на свою базу.

В то же время, ввиду резкого изменения обстановки на суше, было принято решение дооборудовать минами Гогландскую и тыловую позиции. Для этой цели командиру охраны водного района флота выделялись минные заградители "Марти", "Урал", "Ристна", эскадренные миноносцы "Сильный", "Стойкий", "Сметливый", "Грозящий", лидер "Ленинград", "Калинин", "Онега", "Вятка", все базовые тральщики, морские охотники. С 6 сентября по 16 октября в районах Гогланда, Нерва, Сескар, Стирсудден, Койвисто, Неугрунд, Намси было поставлено восемнадцать заграждений.

Начав создание рубежей и позиций на западе, мы постепенно увеличивали их глубину на восток по мере отхода наших войск. Система минных заграждений превращала этот район в зону, опасную для кораблей противника, усиливала оборону ближних подступов к Ленинграду с моря, улучшала оперативный режим на военно-морском театре, надежно прикрывала морские сообщения Кронштадт Лавенсари - Гогланд, создавала благоприятные условия для развертывания сил нашего флота. Поддержанные артиллерией, эти позиции способствовали упорной обороне защитников города на приморском ораниенбаумском плацдарме и ближних подступах к Ленинграду с моря, надежно прикрывали морские фланги сухопутных войск. Из-за минно-артиллерийских позиций противник вынужден был держать свои надводные силы вне Финского залива, что значительно облегчало положение войск, оборонявших Ленинград.

Усиливая свои минные позиции, флот стремился ослабить вражеские. Еще в конце июля 1941 года Военный совет утвердил план траления на морском театре с целью обезопасить плавание наших кораблей и судов в Финском заливе, в восточной части Балтийского моря, на выходах из Рижского залива. Особо опасными были район Ирбенского пролива, подходы к Соэла Вяйну, Хари Курку, Шпитгамнскому проливу, Палдиски, маяку Мохни, бухте Кунда и южный Гогландский плес.

Финский залив был разделен для траления на две части: к востоку от меридиана Гогланда тралили корабли Кронштадтской военно-морской базы, среднюю и западную части залива - соединение охраны водного района главной базы. Оно же несло ответственность за подходы к островам Моонзундского архипелага. Подходы к Ханко и восточную часть моря тралила отдельная бригада траления. При уничтожении минных заграждений противника наши труженики моря должны были считаться с их большой плотностью, а также с тем, что они состояли из хитроумных комбинаций якорных контактных, взрывающихся при подсечении, и антенных мин. Комбинации эти

были опасны при тралении, особенно устойчивыми и коварными были антенные мины. Потребовалось время, пока мы разгадали все хитрости противника и выработали тактику уничтожения заграждений.

Мы просили народного комиссара ВМФ ходатайствовать перед правительством о дополнительном изготовлении тралов, обязать начальника минно-торпедного управления разместить в промышленности заказы на магнитные и электромеханические тралы. К решению этой чрезвычайно трудной для всех наших флотов задачи были привлечены крупные научные силы. Работы возглавил академик Игорь Васильевич Курчатов, замечательный советский ученый.

Параллельно велись работы по созданию новых электромагнитных тралов. К весне 1942 года флот уже имел их на вооружении. Большие корабли проходили теперь размагничивание на специальных станциях. Магнитные мины врага перестали быть таким грозным оружием, каким они являлись в начале войны.

Траление велось систематически, на всех фарватерах. Оно осуществлялось пятью дивизионами тральщиков, тремя дивизионами катерных тральщиков, дивизионом магнитных тральщиков с постоянным базированием в Кронштадте. Им удавалось поддерживать коммуникации в состоянии, которое позволяло боевым кораблям и судам ходить без происшествий.

В последних числах сентября бои на Ленинградском фронте приняли местный характер. Фашисты выдохлись.

Новый немецкий план, рожденный военными неудачами, заключался в том, чтобы создать двойное кольцо окружения, полностью изолировать Ленинград, задушить его в тисках голода. Положение блокированного Ленинграда, его населения, войск фронта и флота было действительно тяжелым. Подвоз продовольствия, боеприпасов, топлива и сырья для промышленности резко сократился. Имеющиеся в городе запасы подходили к концу. Но никто из руководителей обороны не допускал и мысли о том, что Ленинград может быть уничтожен.

Поздней осенью 1941 года в Смольном собрался партийный актив города. Выступивший с речью А. А. Жданов доложил обстановку. Он говорил, что за частоколом фашистских пушек, обстреливающих Ленинград, видно начало крушения мощи германской армии. Вместе с тем А. А. Жданов предупреждал, что население должно знать о надвигающихся бедствиях, которых в течение некоторого времени не удастся избежать.

Трудящиеся делом отвечали на призыв партийной организации. Несмотря на то что не хватало продовольствия,

топлива, жизнеспособность города оставалась высокой. Даже в условиях окружения промышленность Ленинграда изготовила и переправила самолетами на другие фронты тысячи орудий и минометов, огромное количество средств связи.

Не теряя времени, командование фронта принимало энергичные меры для углубления обороны на важнейших направлениях, накапливало резервы. На случай если враг предпримет новый штурм, было принято решение о строительстве оборонительных сооружений и рубежей внутри города.

Флот тоже использовал затишье на фронте. С согласия народного комиссара ВМФ мы создали в Ленинграде военно-морскую базу со всеми ее функциями. Командиром базы был назначен контрадмирал Ю. А. Пантелеев, который неоднократно просил перевести его со штабной работы на командную. И в этой обстановке, когда вся ответственность за выполнение конкретных задач легла на него как на единоначальника, проявились лучшие качества Ю. А. Пантелеева. Начальником штаба флота вместо него был назначен контрадмирал Ю. Ф. Ралль. Юрий Федорович всегда глубоко продумывал задачи флота, объективно оценивал условия, в которых ему приходилось вести боевые действия, и предлагал правильные решения. В короткий срок Ралль сумел перестроить работу штаба, добился от каждого офицера более глубокого понимания создавшейся обстановки и критической оценки положения дел в соединениях и частях.

Начальником штаба Ленинградской военно-морской базы назначили контр-адмирала В. П. Петровского, военкомом - опытного боевого бригадного комиссара А. А. Матушкина, начальником политотдела - полкового комиссара И. М. Малышева. А. А. Матушкин прекрасно показал себя в боях за Таллин, всегда стремился находиться там, где было труднее, и теперь почти все свое время проводил в частях и на кораблях базы. Его можно было видеть на плацдарме у Невской Дубровки, огневых позициях железнодорожных батарей, кораблях у Ивановских порогов.

Командованию базы предстояло прежде всего установить тесную связь с командующими 42, 55 и 8-й армиями, Невской оперативной группой - поддержка этих соединений была ее главной задачей.

Принимались меры по улучшению организации ремонта кораблей. В этот период окончательно оформилось управление начальника артиллерии флота. Оно подчинялось Военному совету флота, на который была возложена ответственность за правильное использование морской артиллерии. Начальником управления оставался контр-адмирал И. И. Грен.

Штаб артиллерии фронта и управление начальника артиллерии флота разработали совместный план борьбы с батареями противника, обстреливавшими город. Между КП артиллерии фронта, флота, армий установили прямую связь. Наличие же оборудованных на топографической основе огневых позиций кораблей и батарей, сети наблюдательно-корректировочных постов, усиление техническими средствами разведки и корректировки огня повышали эффективность стрельб артиллерии флота по наземным целям противника.

Улучшили также управление железнодорожной артиллерией. В начале войны на флоте было пять отдельных мощных железнодорожных батарей, созданных советской промышленностью и обладавших маневренностью и высокими тактико-техническими данными, значительно превосходящими подобные образцы иностранных установок.

С началом боевых действий на дальних подступах к Ленинграду интенсивно действовали новые отдельные железнодорожные батареи, к осени их было в составе флота несколько десятков. Остро встал вопрос об их подчинении единому командованию.

В конце 1941 года все железнодорожные батареи вывели из подчинения общевойсковых командиров. Приказом народного комиссара ВМФ было создано крупное соединение флота - 101-я морская железнодорожная артиллерийская бригада. Ее командиром стал опытный артиллерист, участник боев на Ханко генерал-майор Иван Николаевич Дмитриев, военкомом - полковой комиссар Григорий Макарович Яичников, начальником штаба - подполковник Н. С. Кузьмин, начальником артиллерии - майор С. С. Кобец. В составе бригады было 28 батарей из 63 орудий, их свели в семь артиллерийских дивизионов.

В тяжелых боях соединение железнодорожной артиллерии флота показало свою мощь. Десятки тысяч снарядов крупного калибра были посланы на головы фашистов. Некоторые организационные мероприятия были проведены в отношении флотской авиации. Генерала М. И. Самохина оперативно подчинили командующему авиацией фронта генералу С. Д. Рыбальченко. В Новой Ладоге создали оборудованный командный пункт авиации, на который возложили прикрытие коммуникаций на Ладоге и пунктов разгрузки в Гостинополье. Для ударов по кораблям в море была создана специальная группа самолетов-бомбардировщиков под командованием полковника Е. Н. Преображенского. Это был резерв командующего флотом на случай появления кораблей противника в море.

Несмотря на признаки затухания наступления вражеских

войск, никто из нас не думал, что противник откажется хотя бы временно от захвата города.

Именно в эти дни командующий фронтом генерал армии Г. К. Жуков решил организовать наступление 42-й и 8-й армий в направлении Урицк, Новый Петергоф с одновременной высадкой тактических десантов на южное побережье Невской губы. Приказ готовить десанты был отдан как раз в это время. Ударив по тылам, они должны были нарушить управление вражескими войсками и тем самым содействовать нашим армиям в изгнании противника с южного побережья Невской губы.

В конце сентября начальник штаба флота контр-адмирал Ю. Ф. Ралль был вызван к Г. К. Жукову для доклада о возможности высадки десанта в районе Петергофа. Ю. Ф. Ралль высказался за высадку десанта только при поддержке артиллерии. Командующий фронтом не согласился с ним, мотивируя тем, что предварительная обработка плацдарма высадки демаскирует десант.

Через несколько дней командующий войсками фронта генерал Г. К. Жуков вызвал командира Ленинградской военно-морской базы контр-адмирала Ю. А. Пантелеева и приказал ему высадить внезапно в тыл врага роту морских пехотинцев из 6-й бригады, занимавшей участок под Урицком. Рота должна была нанести удар по тылам врага, поддержав наступление войск 42-й армии. Мы немедля приступили к выполнению поставленной комфронтом задачи, начали срочно готовить людей и высадочные средства. Но так как войска 42-й и особенно 8-й армии, находящейся на ораниенбаумском плацдарме, были сильно обескровлены, то наступление успеха не имело. Высаженные в Петергофе и Стрельне десантники с малыми потерями продвигались в глубину прибрежной полосы, пытаясь развить наступление, однако, не получив поддержки сухопутных войск, попали в тяжелое положение.

В ночь на 3 октября катера охраны водного района Ленинградской военно-морской базы под руководством контр-адмирала Ю. А. Пантелеева высадили восточнее стрельнинского завода "Пишмаш" усиленную роту из состава той же 6-й бригады морской пехоты. Десант благополучно был доставлен на вражеский берег, углубился на захваченную территорию; позже он попал в окружение, часть десантников погибла.

Более крупный десант был высажен в ночь на 5 октября в районе пристани Петергофа. Он был сформирован из корабельных комендоров, электриков, минеров линейных кораблей "Марат" и "Октябрьская революция", инструкторов школ учебного отряда, курсантов военно-морского политического

училища. В десантный полк отбирали добровольцев, самых лучших и физически сильных. Его перебросили на катерах из Кронштадта. Вел полк участник гражданской войны, краснознаменец, удостоенный ордена за штурм Перекопа, полковник А. Т. Ворожилов. Рядом с ним шел один из опытнейших политработников флота полковой комиссар А. Ф. Петрухин. Десант в основном состоял из коммунистов и комсомольцев. Из последних запасов флота десантникам выдали автоматы, карабины, ручные пулеметы, гранаты.

Мы надеялись, что боевые действия десантников морского полка будут поддержаны артиллерией и войсками 8-й армии со стороны ораниенбаумского плацдарма. Десант должен был рассечь петергофский клин противника, облегчив соединение войск 8-й и 42-й армий. Продумывая детали предстоящего боя за высадку, мы понимали, что полной гарантии успеха нет. Командовать высадкой Военный совет флота поручил командиру охраны водного района флота капитану 2 ранга И. Г. Святову, помощниками к нему были назначены командир соединения торпедных катеров капитан 2 ранга В. А. Соломатин и командир дивизиона эскадренных миноносцев капитан 2 ранга Г. С. Абашвили. Личный состав катеров, на которых должен был идти десант, тщательно готовился к переходу. Командиру десанта было приказано: высадившись в Новом Петергофе, нанести удар во фланг и тыл противника и уничтожить его совместно с частями 8-й армии.

Перед посадкой на катера с десантниками встретились члены Военного совета флота. Это было вечером 4 октября.

В темную ночь от Кронштадтской пристани отошло несколько десятков катеров морских охотников и сторожевых катеров с гребными шлюпками на буксире.

Подробности боя стали известны из рассказов оставшихся в живых участников десанта. Краснофлотцы, подняв над головой оружие, прыгали в холодную воду и бежали к берегу. Действовали стремительно; враг заметил их, когда значительная часть десанта была уже в парке. Преодолевая яростное сопротивление врага, занимали один рубеж за другим.

В опубликованной в Западном Берлине книге фон Веделя "Германия в огне" есть строки:

"Матросский десант в Петергофе застал наши войска врасплох. Боевая тревога была объявлена, когда он уже высадился на берег и смял нашу охрану. Матросы неудержимо продвигались вперед, захватывая наши позиции. Бой шел трое суток... "

К середине первого дня боя десантники овладели почти всем нижним парком. Отдельные группы сумели вырваться на улицы

города и там завязывали бои. Опомнившиеся от неожиданного вторжения с моря, фашисты открыли огонь из пушек и минометов. Командование войск стрельнинско-петергофской группировки противника запросило поддержки. Против десанта были брошены танки и вся наличная артиллерия. Несмотря на героизм моряков, врагу удалось оттеснить десант от залива и овладеть береговой чертой. С десантниками делал попытки соединиться из района Старого Петергофа стрелковый полк 10-й дивизии 8-й армии. Вместе с ним наступал и батальон балтийцев, находящийся в составе 8-й армии. Активно помогали в преодолении сопротивления противника артиллеристы армии и флота. Однако пробиться к десанту воинам не удалось.

Десантники продолжали сражаться в окружении, бились с врагом одними гранатами и трофейными автоматами. Бой стих лишь под вечер 7 октября. За эти дни артиллеристы Кронштадта, его фортов и кораблей обрушили на головы фашистов огненный шквал, выпустив до 3000 крупнокалиберных снарядов.

В первые минуты боя погиб командир отряда полковник Андрей Трофимович Ворожилов. Его гибель не могла не сказаться на управлении полком, организации боя и выходе бойцов из окружения навстречу войскам, пытавшимся прийти на помощь. В начале боя были убиты и радисты. Две радиостанции, имеющиеся в распоряжении десанта, были повреждены. В течение почти недели мы принимали меры, чтобы установить какую-либо связь с десантом, вновь и вновь посылали катера с боеприпасами. Но ни один катер не смог подойти к берегу. С первых часов боя над десантом появлялись наши самолеты, но они не приносили никаких известий. Ночью высаживались группы разведчиков в тыл противника. Из двадцати групп, направленных со стороны ораниенбаумского плацдарма, только четырем удалось пройти через линию фронта. Попытки установить связь с десантом не прекращались до 15 октября. К сожалению, все они оказались безрезультатными.

Десант совершил геройский подвиг. Признание героизма моряков содержалось даже в сообщении берлинского радио, переданном 7 октября 1941 года:

"5 октября западнее Ленинграда, в Петергофе, был высажен морской десант из Кронштадта. Это были мощные советские силы, состоящие из коммунистов, специально отобранные для борьбы с войсками фюрера. В многодневных и упорных боях с матросами наши войска понесли большие потери, но и комиссарский десант был измотан и уничтожен частично нами, частично самими матросами, так как они не сдавались в плен, предпочитая смерть... "

В ночь на 5 и на 6 октября были высажены десанты из дивизии НКВД в районе завод "Пишмаш", Стрельна.

Десанты не смогли решить главной задачи - оказать поддержку наступлению наших войск, так как его не удалось осуществить в то время. Но десантники не даром отдали свои жизни, они нанесли врагу урон в живой силе.

Не сумев захватить Ленинград в сентябре, фашисты поставили перед собой цель заставить его капитулировать с помощью голода и холода. 7 октября немецко-фашистское командование издало новый приказ о разрушении Ленинграда, которым отвергалась капитуляция, даже если бы ее предложили сами защитники города. Но это не означало, что противник откажется от мысли захватить город штурмом. Количество вражеских соединений не сокращалось у Ленинграда. Поэтому наше командование стремилось активными действиями сорвать нанесение возможного удара вражескими войсками.

Еще в дни сентябрьского штурма, когда под Урицком и Пулковом наши войска отбивали атаки гитлеровцев, перед 115-й стрелковой дивизией (командир генерал-майор В. Ф. Коньков), находившейся в обороне на правом берегу Невы, ставилась задача переправиться на левый берег и оттеснить врага от реки. Впоследствии здесь на плацдарме предполагалось создать группировку, которая выступила бы навстречу войскам 54-й армии, находившейся восточнее Шлиссельбурга с целью деблокады города. В середине сентября сюда прибыл батальон балтийцев капитана Никанорова из 4-й бригады морской пехоты.

Левый берег, занятый противником, крутой и обрывистый, был изрыт десятками тысяч воронок, длинными рядами по нему тянулись полузасыпанные траншеи и окопы. Наш берег - пологий и открытый - простреливался артиллерией противника. Ширина Невы в этом месте около 500 метров.

Местом сосредоточения войск для форсирования Невы был избран глубокий овраг вблизи поселка Невская Дубровка. В ночь на 20 сентября части дивизии и батальон моряков под общим командованием полковника А. Е. Калашникова с боем форсировали реку. Смелые и стремительные действия воинов оказались исключительно удачными. Начался тяжелый бой за удержание плацдарма. Противник бросил вперед значительные силы, но стойкость и мужество наших людей оказались сильнее. Тогда фашисты стали перебрасывать сюда свежие силы с других участков фронта, на некоторое время была задержана отправка ряда дивизий на московское направление. Командующий войсками фронта генерал Г. К. Жуков потребовал ввести в бой 4-ю отдельную бригаду морской пехоты в полном составе.

Командир бригады генерал-майор Б. П. Ненашев и военком полковой комиссар И. П. Вайдо получили приказ вместе с частями 115-й дивизии расширить захваченный у врага плацдарм и наступать в направлении станции Мга для соединения с войсками 54-й армии. Батальон морской пехоты под командованием капитана Роева (военком полковой комиссар Н. И. Сергеев) форсировал Неву с плацдарма Невской Дубровки, 23 и 24 сентября нанес сильные удары по позициям врага и отбросил его за шоссейную дорогу. В разгар боя был тяжело ранен капитан Роев, но продолжал командовать. На следующий день его заменил инженер-капитан 2 ранга Н. Д. Мочалов. Новый командир с военкомом Сергеевым не раз водил в атаку моряков. Позднее, в октябре, в жаркой схватке с врагом Мочалов был убит. Посмертно его наградили орденом Красного Знамени. Вслед за этим Неву форсировал 3-й батальон капитана Б. Н. Пономарева (военком батальонный комиссар К. Ф. Зеленков).

Гитлеровцы не хотели примириться с потерей своих позиций. Над Невой стояла сплошная завеса артиллерийского, минометного и автоматного огня. Дождь смертоносных осколков усыпал берег и воду. Казалось, никто не способен преодолеть завесу этого огня. Но морские пехотинцы умело форсировали реку, усиливай высадившиеся батальоны, врывались в окопы врага и уничтожали его. Имена храбрейших моряков Горшкова, Зимина, Ланковского знала вся бригада. Бои шли с исключительным напряжением. Выбыл из строя начальник штаба бригады полковник Н. В. Дьяков, его место занял начальник химслужбы полковник А. Ф. Ярыгин, несколько позже он стал командовать бригадой вместо выбывшего Б. П. Ненашева.

Ночами 27 и 28 сентября Неву форсировал и батальон полковника Дмитриева (военком батальонный комиссар С. А. Демидов). Каждый клочок земли отвоевывался в кровопролитных боях. Военные моряки и воины 115-й дивизии, преодолевая мощный огонь и отражая контратаки врага, метр за метром расширяли плацдарм. В результате упорных боев на левом берегу Невы наши войска захватили участок до 1000 метров по фронту и 900 в глубину.

В составе 4-й бригады морской пехоты немало было курсантов и юнг из флотской Валаамской школы боцманов. Многим из них тогда Не исполнилось и семнадцати. Однако это были воины, готовые принять бой. Уже в августе сорок первого года, когда враг прижал к берегу Ладожского озера бойцов 168-й стрелковой дивизии полковника А. А. Бондарева, на своих шлюпках и парусно-моторных шхунах "Учеба" и "Практика" они принимали активное участие в эвакуации войск этой дивизии. А в

середине сентября, оставив Валаам, юнги и старшины прибыли в Осиновец, с ходу совершив 50-километровый марш, прибыли на плацдарм Невской Дубровки, а оттуда ранним утром с бойцами морской пехоты форсировали Неву и с боем ворвались на левый берег реки.

До декабря 1941 года моряки 4-й бригады вместе с бойцами 115-й дивизии фронта вели тяжелые оборонительные бои на плацдарме Невской Дубровки, потом получили новую боевую задачу: оборонять западное побережье Ладожского озера.

На вторую половину октября Ставка Верховного Главнокомандования наметила наступление войск 54-й армии с рубежа реки Волхове. Навстречу этим войскам с отвоеванного плацдарма Невской Дубровки должны были наступать 55-я армия и войска Невской оперативной группы - обе в направлении на Мгу. Наступлением предполагалось деблокировать город. В связи с этим командование фронта решило усилить наши войска на плацдарме, переправив сюда 86, 20 и 265-ю стрелковые дивизии. Для их переправы потребовались кроме понтонных частей фронта морские переправочные средства.

Военный совет фронта назначил ответственным за морскую часть переправы командира Ленинградской военно-морской базы контр-адмирала Ю. А. Пантелеева. Он приступил к отбору и доставке на правый берег Невы плавучих средств. Из личного состава корабельных соединений был создан специальный отряд переправы; в него вошла также флотская инженерная рота. Командирам инженерного отдела флота В. Г. Гречаному, А. И. Калмыкову, Н. Н. Коршикову, Г. А. Амханицкому, В. М. Аничину, А. Г. Дружинину, С. П. Кузнецову и В. Ф. Смирнову под руководством военинженера 1 ранга А. Н. Кузьмина поручили оказать техническую помощь в доставке техники на левый берег Невы. Одновременно на переправе от флота работало около 400 воинов, краснофлотцев и командиров. Создавался резерв личного состава.

За морским отрядом была закреплена одна из нескольких переправ - переправа No 5, получившая название "танковой". Тут же работали понтонные батальоны фронта и саперы флота, которыми командовал старший лейтенант П. П. Чухно.

Вместе со своими товарищами по фронту Б. В. Бычевским, Н. М. Пилипцом и другими морские специалисты капитаны 1 ранга Ф. В. Зозуля, А. И. Янсон (погибший на переправе), Ф. Л. Юрковский, А. К. Павловский выполняли не совсем свойственные им задачи.

23 октября резко похолодало, выпал обильный снег, на реке появилась шуга. Переправа находилась на фланге плацдарма и

хорошо просматривалась и простреливалась противником на расстоянии 350 - 400 метров. Работали только ночью, но и в это время противник, используя осветительные ракеты, вел беглый огонь по паромам и берегу. Потери в людях были большие. Приходилось вновь и вновь восстанавливать разрушенные артиллерией врага пристани и паромы. Снабжение войск, отстаивающих плацдармы, не прекращалось ни на час.

В первых числах ноября на реке пошла сплошная шуга, припай льда у берегов достигал трех-четырех сантиметров толщины, паромы ходили с трудом. 12 ноября река окончательно встала, а к 18 ноября лед достиг толщины восемь - десять сантиметров. Паромную переправу закрыли. Кто-то подал мысль укладывать на лед большие рамы из досок, а на них - тросы, закрепленные на берегах за сваи. Тросы с рамами вмораживались в лед, сверху застилались тонкие бревна, которые тоже заливались водой. Вся эта конструкция перед рассветом маскировалась. К 28 ноября этот своеобразный мост был построен, и по нему пошла техника, включая танки.

Мне довелось побывать на переправе, видеть условия боевой работы наших людей. Это была огненная земля, каждый метр которой простреливался врагом. Командиры и краснофлотцы работали в немыслимо тяжелых условиях, часто приходилось под огнем входить в холодную воду. Здесь нужны были смелые, мужественные люди с золотыми руками.

Начальник инженерных войск фронта генерал Б. В. Бычевский объявил благодарность личному составу, принимавшему участие в переправе. В условиях сильнейшего сопротивления противника инженерные войска фронта переправили на левый берег Невы около 16 000 бойцов и командиров, 128 орудий, 24 танка, большое количество продовольствия и боезапаса, вывезли около 600 раненых. До декабря 1941 года отряд переправы действовал на Неве, выполняя задачи в самых тяжелых условиях и при отсутствии специальных переправочных средств.

Ныне там, где был плацдарм Невской Дубровки, неподалеку от поселка балтийские ветры овевают величественный обелиск. Танк Т-34 на постаменте, красноармеец в обмундировании первых лет войны с автоматом на груди, застывший по команде "Смирно", каменный матрос, держащий в руках бескозырку, полны величия и скорби...

В период переправы и наступления войск Невской оперативной группы и 55-й армии фронтовая артиллерия, боровшаяся с батареями противника, была усилена орудиями эскадренных миноносцев "Гордый", "Сметливый", "Суровый",

четырех канонерских лодок, шести крупнокалиберных железнодорожных и четырнадцати стационарных батарей - это около 90 орудий крупного и среднего калибра.

Войска были поддержаны также авиацией флота. Почти 200 боевых самолетов выделили для этой цели.

С 27 сентября Ставка включила в состав Ленинградского фронта 54-ю армию, которую месяц спустя возглавил генерал И. И. Федюнинский. Фланг этой армии с озера поддерживал отряд кораблей Ладожской военной флотилии.

Намечавшиеся удары 54-й и 55-й армий и Невской группы войск вызвали тревогу у немецкого командования. На самолетах, поездах, машинах сюда срочно перебрасывались резервы, в том числе печально знаменитая испанская Голубая дивизия, впоследствии длительное время находившаяся под Ленинградом.

16 октября противник, упредив наступление наших войск, начал наступать сам в направлении Грузине, Будогощь, Тихвин на участке нашей 4-й армии, занимавшей оборону по реке Волхов. Его целью являлось окружение Ленинграда вторым кольцом в глубине нашей обороны в районе Тихвина. 39-й моторизованный корпус врага должен был закрыть дорогу через Ладожское озеро, соединиться с финнами на реке Свирь, захватить Тихвин и, продвинувшись на Вологду, перерезать коммуникации Карельского фронта.

Бои сразу же приняли самый ожесточенный характер. 20 октября началось наступление 54-й и 55-й армий и Невской оперативной группы с целью деблокирования. Сражение продолжалось до 24 октября. Артиллерия кораблей, береговых и железнодорожных батарей, авиации флота поддерживала войска. Тысячи стрельб провели наши артиллеристы, израсходовав более 20 тысяч снарядов крупных и средних калибров. Успеха нам это наступление не принесло. Войска Невской оперативной группы задачу деблокирования не решили, однако сковали противника тяжелыми боями и расширили свой плацдарм.

Морской бастион

Острова Моонзундского архипелага (Сарема, Хиума, Вормси и другие), расположенные к северо-западу от Рижского залива, имели важное значение для обороны западных морских рубежей нашей страны; они прикрывали дальние подступы к Риге, Таллину, Ленинграду. Огонь мощных орудий, установленных на Моонзундских островах и полуострове Ханко, надежно закрывал входы в Рижский и Финский заливы.

Глубокой осенью 1939 года командование Военно-Морского Флота обсудило систему обороны Краснознаменного Балтийского флота, разработанную группой командиров Главного штаба ВМФ

под руководством вице-адмирала С. П. Ставицкого. Было сформировано командование береговой обороны Балтийского района под руководством генерала С. И. Кабанова и военкома бригадного комиссара П. Е. Дорофеева со штабом и политотделом в Палдиски.

В июле 1940 года Главный военный совет ВМФ рассмотрел и одобрил систему обороны на островах Моонзунда. Для ее создания правительство отпустило флоту на 1940 год значительные денежные материальные средства.

Для строительства открытых батарей был установлен срок шесть месяцев, долговременных крупнокалиберных - год. Комендант Моонзунда генерал-майор С. И. Кабанов был отличным организатором обороны и душой строительства на всех островах. Он показал себя дальновидным военным руководителем, настойчиво доказывал, что береговые батареи должны стрелять не только в море, но, если понадобится, и на сушу.

Какими же силами мы здесь располагали? Костяком всей сухопутной и противодесантной обороны Сарема и Муху была отдельная стрелковая бригада полковника П. М. Гаврилова (военком И. В. Кулаков) - около 6500 человек. Бригада участвовала в войне 1939/40 года, почти весь командный и даже рядовой состав имел боевой опыт. В ходе боевых действий в бригаду вливались подразделения военных моряков, личный состав частей береговой артиллерии, авиации. Подчинялась бригада командующему 8-й армией, а в гарнизонном отношении коменданту береговой обороны. На Хиума находились два батальона 16-й стрелковой дивизии. Четыре инженерных батальона численностью около 5000 человек, по два на Сарема и Хиума, были переданы полностью в подчинение генералу А. Б. Елисееву.

Штаб и политотдел береговой обороны Балтийского района находились на Сарема в городе Курессаре (Кингисепп). Комендантом береговой обороны, после убытия на учебу в академию в 1940 году генерала С. И. Кабанова, был назначен генерал-майор А. Б. Елисеев, один из наших старейших военных моряков, большой специалист в области использования береговой артиллерии, участник гражданской войны. Военкомом береговой обороны был дивизионный комиссар Гавриил Федорович Зайцев, утвержденный в этой должности в июле 1941 года. Опытный политработник, имевший к тому же твердый, волевой характер, он сумел сработаться с Елисеевым, умело направлял деятельность политотдела района.

Добрым словом я всегда вспоминаю и начальника штаба

района опытного артиллериста, грамотного, дисциплинированного командира Алексея Ивановича Охтинского. Это был требовательный к себе и подчиненным человек, хороший штабист, отлично знавший части береговой обороны, командный состав. По характеру Охтинский казался несколько суховатым. Он неоднократно просился, в строй, хотел лично участвовать в боевых действиях.

Война застала гарнизон архипелага в полной боевой готовности (Елисеев имел на это заблаговременное приказание командующего флотом). Пока шли бои на территории Латвии и Эстонии, а в районе Моонзунда находились наши корабли, противник активных действий не предпринимал, ограничиваясь эпизодическими бомбардировками батарей и кораблей в районе Касарского плеса. Пользуясь этим, гарнизон, привлекая местное население (кроме Осмуссара, где населения не было), продолжал строить и монтировать батареи, долговременные и деревоземляные огневые точки. Доты и дзоты строили по всему побережью. Руководил работами начальник инженерной службы района полковник Сергей Сергеевич Навагин, скромный, знающий дело командир.

Откуда враг будет наступать на острова, никто из наших командиров не знал; могло быть так, как в первую мировую войну, когда немцы высадили крупный десант при поддержке почти всего флота в бухте Тага-Лахт (на северо-западном берегу Сарема). В первую очередь нападения ждали с моря, с запада, поэтому и усилия сосредоточивали на создании возможно более стойкой противодесантной обороны на юго-западном и западном побережье Сарема, а также на западном и северном берегах Хиума.

На северо-западе Сарема стоял 46-й стрелковый полк майора А. С. Марголина; он занимал оборону на Тагаранне и прикрывал входы в бухты Кюдема-Лахт и Тага-Лахт. Южное и юго-восточное побережье острова - от Ромассаре до мыса Кюбоссар - оборонял 79-й стрелковый полк майора Ладеева.

Угроза вторжения возникла, однако, не с запада и юго-запада, а с юга и востока, то есть с материка, а на этих направлениях как раз и не было предусмотрено инженерных оборонительных сооружений.

В июле, когда противник подошел к Нарве, командующий 8-й армией решил подчинить непосредственно себе стрелковую бригаду, находившуюся на Сарема. Если учесть, что командарм и его штаб находились от Сарема за 600 - 700 километров, можно представить, к чему могло привести подобное переподчинение. Решением Военного совета флота от 10 июля все без исключения

части, расположенные на Сарема и Хиума, включая надводные и подводные корабли и авиацию, были подчинены коменданту архипелага генералу Елисееву, о чем мы доложили командующему фронтом. Генерал М. М. Попов согласился с нами.

Народный комиссар ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов приказал:

"Сарема и Хиума оборонять при всех условиях обстановки на сухопутном фронте. План обороны в кратчайший срок представить на утверждение... "

Приказ был передан генералам Кабанову и Елисееву (на Ханко и Сарема).

Коменданту островов генералу А. Б. Елисееву и командиру отряда легких сил контр-адмиралу В. П. Дрозду было приказано высадить десант, поддержав его артиллерией с берега и с кораблей, а также авиацией, выбить противника с Виртсу и удерживать этот важный плацдарм. А. Б. Елисеев и В. П. Дрозд четко и быстро выполнили приказ. На рассвете 18 июля около трехсот десантников под командованием полковника Н. Ф. Ключникова (начальник штаба техник-интендант 1 ранга А. М. Ершов) приступили к выполнению боевой задачи. Высадке десанта предшествовала разведка. Посылали через пролив на материк также эстонских коммунистов и комсомольцев, помогавших нашим разведчикам. После небольшой артиллерийской подготовки, которую провели эскадренные миноносцы и батарея Букоткина, десант, прикрываемый истребителями с Сарема, высадился к начал продвигаться к дамбе, соединяющей материк с Виртсу. Здесь фашисты оказали сильное сопротивление, но десантники и бойцы истребительного отряда, подоспевшего из района Лихула, разбили врага и отбросили его на полсотни километров к Пярну.

В результате разгрома в Виртсу противник почти два месяца не предпринимал здесь активных действий. И лишь после того как наши боевые корабли покинули рейд Куйвастэ и ушли в Таллин, враг начал снова готовиться к захвату островов.

Рассказ о Моонзунде будет неполным, если обойти молчанием действия находившихся в этом районе наших кораблей и авиации. Их судьба в летние и осенние месяцы 1941 года была тесно связана с судьбой островов.

Корабли пришли сюда из Усть-Двинска, после того как наши войска оставили Ригу. Условия базирования в Моонзунде, в Куйвастэ оказались значительно хуже, чем в Усть-Двинске; мы не имели здесь минных запасов, наземных складов, топлива, мастерских даже для элементарного ремонта кораблей и катеров. Рейды, где базировались эсминцы и катера, были открытыми, не защищенными ни с моря, ни с воздуха.

Корабли, торпедные катера приходилось снабжать из Таллина или же, используя автотранспорт, подавать все необходимое для них на пристани Виртсу и Рохукюла, а оттуда доставлять в Куйвастэ. Это еще более осложняло пребывание кораблей в Моонзунде.

Оперативные возможности использования наших сил в Рижском заливе сильно сократились. Левый фланг минной позиции, поставленной нами в Ирбенском проливе, теперь упирался в берег, занятый противником. Вдоль южного берега противник срочно поставил береговые батареи. Лишились мы и морского аэродрома на озере Киш, под Ригой, где базировались самолеты-разведчики. Непрерывно самолеты врага вели разведку наших кораблей в заливе, по их сигналу сразу же вылетали бомбардировщики. Чтобы избежать потерь, миноносцы и сторожевые корабли находились в постоянной готовности к передвижению. Маневрировать приходилось полными ходами по малым глубинам. А авиация врага атаковала по 12 - 14 раз в сутки группами от 4 до 20 бомбардировщиков.

Военные действия на море в это время носили острый характер. Перед нашим флотом главной задачей стало систематическое нарушение коммуникаций противника, лишение его возможности проводить и разгружать конвои в Риге. Группа армий "Север", наступавшая на Ленинград, к концу июля 1941 года начала испытывать трудности в снабжении, и ей нужна была Рига как порт. Единственный путь, проходивший через Ирбенский пролив, находился под огнем нашей батареи, установленной на южном берегу Сарема, к тому же он был перекрыт минными заграждениями, поставленными в течение первой недели войны нашим отрядом легких сил. Сильное противодействие попыткам врага пройти к Риге оказывали также эскадренные миноносцы и торпедные катера, базировавшиеся на рейд Куйвастэ и пристань Мынту и поддерживаемые флотской авиацией.

Стремясь преодолеть сопротивление, противник перебазировал в Лиепаю и Вентспилс значительные силы ударной и истребительной авиации, на побережье Рижского залива в Латвии установил несколько батарей, под прикрытием которых могли проходить его корабли и суда.

Мы ответили на это усилением минных заграждений. Выполнявшие минирование эсминцы, сторожевые корабли и тральщики работали ночью, часто под ударами вражеской авиации и торпедных катеров. В августе в Ирбенском проливе и Рижском заливе было поставлено 17 линий минных заграждений - 1318 мин и 40 минных защитников.

Успешное выполнение плана минных постановок, а также

использование всех родов сил флота позволило нам с первых дней войны надежно контролировать вход в Ирбенский пролив. Это сказалось и на положении защитников архипелага: противник в этот период не делал даже попыток высадить десант на острова.

Пользуясь тем, что южный берег находится в его руках, противник, протралив небольшой ширины фарватер, попытался 5 июля провести в Усть-Двинск плавбазу для тральщиков, имея в виду очистить потом от мин Рижский залив. Наши истребители и бомбардировщики нанесли удар по аэродрому и кораблям врага в Вентспилсе. По полученным позднее данным, серьезные повреждения получили два минных прерывателя, предназначенных для траления мин в Рижском заливе, и несколько тральщиков. Плавучая база "Модерн-2" в сопровождении тральщиков все же вышла из Вентспилса в Усть-Двинск.

В Моонзунде в это время к выходу в море готовился отряд наших кораблей. Эскадренный миноносец "Сильный" (командир капитан 3 ранга А. Е. Комаров) вместе с двумя другими кораблями принял мины на рейде Рохукюла, имея задачу выйти в море для минной постановки. Эскадренный миноносец "Сердитый" (командир капитан-лейтенант А. Г. Письменный) должен был осуществлять их прикрытие.

Утром 6 июля отряд снялся с якоря. Командир отряда капитан 1 ранга Б. В. Хорошхин находился почему-то на сторожевом корабле "Туча", где условия для управления были наихудшими, указания на случай встречи с врагом были недостаточно хорошо продуманы, приказания на переходе не отличались четкостью. После полудня командир "Сердитого" А. Г. Письменный сообщил командиру отряда, что видит транспорт противника в охранении двух малых кораблей, а позже поправился, что видит эсминец. В 13 часов плавбаза противника (это, оказалось, был не эсминец) открыла огонь по "Сердитому" с дистанции 112 кабельтовых. "Сердитый" также открыл огонь двумя носовыми орудиями с дистанции 103 кабельтовых. Вместо того чтобы, связывая боем корабли врага, дать возможность своим кораблям освободиться от опасного Руза, а затем общими усилиями уничтожить противника, командир дивизиона капитан 2 ранга Г. С. Абашвили приказал загруженному винами "Сильному" подтянуться к "Сердитому" и тоже вступить в бой.

"Сильный" открыл огонь, сбивая уже пристрелянные залпы "Сердитого". На кораблях противника был замечен пожар, они поставили дымовую завесу. "Сердитый", увеличивая курсовой угол, ввел в действие остальные орудия. Спустя несколько минут "Сильный" получил попадание в корму. От взрыва загорелась

бочка со смесью для дымовой аппаратуры и одна из находившихся на палубе мин. Катастрофа казалась неминуемой. К мине бросились раненый старший краснофлотец И. П. Уложенко, старшина 2-й статьи В. В. Карпов и старший краснофлотец В. С. Александров. Общими усилиями во главе с лейтенантом И. Я. Горовым они столкнули мину за борт. Корабль был спасен. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 июля 1941 года герои были награждены орденами Советского Союза.

Неделю спустя после этого боя, 12 июля, в свое первое сражение с врагом вступила батарея капитана А. М. Стебеля, открыв огонь по вражескому конвою на подходах к Ирбенскому проливу.

С этого дня батарея постоянно находилась в полной боевой готовности, закрывая вход в Рижский залив. Противник ничего не жалел, чтобы уничтожить ее - совершал массированные налеты, делал попытки расстрелять с моря, но безуспешно. Дальнобойность 180-миллиметровых орудий значительно превосходила дальность стрельбы любых кораблей противника, они не могли подойти к ней на достаточно близкое расстояние. Неуязвима батарея была и с воздуха. Ее прекрасно защищали броня и бетон, толстый слой земли. По приказанию генерала А. Б. Елисеева рядом с батареей была создана ложная огневая позиция, на которую фашисты сбросили не одну сотню бомб.

Донесение о конвое противника было получено в штабе флота около 18 часов. Вражеские суда, потрепанные батареей Стебеля, прошли уже Ирбенский пролив и находились на траверзе мыса Колгасрагс. Эскадренные миноносцы "Стойкий" и "Грозящий" получили приказ выйти в море, найти и уничтожить корабли противника. Но еще до того как их настигли эсминцы, задержавшиеся с выходом из-за отсутствия топлива, конвой обнаружила на рассвете 13 июля группа торпедных катеров под командованием В. П. Гуманенко. Они атаковали концевые суда конвоя, смело вор вались внутрь боевого порядка, нанося удары торпедами и пушечно пулеметным огнем. Возвратились без потерь. Вслед за ними мощны удары по конвою нанесла и авиация. Эскадренные миноносцы нагнал конвой у входного буя в Ригу, когда уже ничего нельзя было сделать.

Впервые в истории военно-морского флота торпедные катера самостоятельно, без поддержки и наведения, в условиях хорошей видимости атаковали врага, во много раз превосходящего по силам, и нанесли ему значительный урон. Для этого надо было обладать особыми качествами, и наши катерники доказали, что обладают ими. Противник недосчитался нескольких судов и

кораблей.

Однако полностью разгромить конвой не удалось. Народный комиссар ВМФ и главком Северо-Западного направления обратили на это наше внимание, отметили недостатки в организации боевой работы моряков, решительно потребовали улучшить воздушную разведку.

Одновременно нам было предложено заградить минами устье реки Западная Двина. Минно-торпедная авиация выставила первые мины, а позднее, вечером 17 июля, в залив вышли сторожевые корабли "Туча" и "Снег" под командованием командира дивизиона капитан-лейтенанта В. Н. Филиппова, имевшие на борту по 30 мин. Их обеспечивали эскадренные миноносцы "Сердитый" и "Грозящий".

Поход оказался неудачным. При подходе к району постановки подорвался на мине сторожевой корабль "Туча". Часть экипажа, находившаяся на корме, взрывом была выброшена за борт. Помощник командира старший лейтенант Кудряшов, руководивший работами по приготовлению мин к постановке, был ранен. Кормовая часть "Тучи" деформировалась, вода поступала в румпельное отделение, корабль потерял ход. Командир одной из боевых частей лейтенант В. В. Цветков, будучи контуженным, поспешил извлечь запальные устройства из поврежденных мин, чтобы предотвратить их взрыв. Ему помогали моряки. Сторожевой корабль "Снег" взял "Тучу" на буксир.

Но и на этом испытания не кончились. При следовании в Моонзунд наши корабли в течение 16 часов подвергались непрерывным атакам вражеских бомбардировщиков. Мужество и стойкость моряков, встречавших врага плотным заградительным орудийным и пулеметным огнем, не позволили ему добиться цели. Сторожевой корабль "Туча" был приведен в Рохукюла, а затем через Таллин в Кронштадт на ремонт. В дальнейшем он активно участвовал в боевых действиях.

На заседании Военного совета флота мы тщательно проанализировали эти случаи. Руководители, командиры штаба и соединений должны были задуматься: для разгрома конвоя противника задействовали такие силы, а результат получен минимальный. Почему не уничтожили конвой полностью? Военный совет указал штабу флота и командующему авиацией на плохую организацию разведки, потребовал: противника искать, установив его точные координаты, самолету-разведчику висеть над целью до прибытия ударных групп авиации. Для ведения разведки в южной, средней и северной частях моря были выделены две авиаэскадрильи боевых самолетов ДБ-3 и СБ. Командирам авиационных частей полковникам Н. К. Логинову и

Н. Т. Петрухину поручено лично руководить ими. В последующем нам удавалось наносить более результативные удары.

На заседании Военного совета рассмотрели вопрос о едином командовании в Рижском заливе и Моонзунде. Мы приняли решение об объединении всех сил в руках коменданта береговой обороны Балтийского района генерала А. Б. Елисеева; подчинили ему авиацию, базирующуюся на Сарема; оперативно ему подчинялись также надводные и подводные силы, базировавшиеся в Моонзунде. Штаб района усилили за счет командиров расформированной Прибалтийской военно-морской базы.

Кораблям контр-адмирала В. П. Дрозда, находящимся в Моонзунде, ставилась задача - проводить эпизодическую разведку Рижского залива (до Ирбена) и совместными усилиями авиации, торпедных катеров и береговой артиллерии уничтожать корабли и суда врага. В случае попыток высадки десанта на острова они должны отразить ее. Генералу А. Б. Елисееву предоставлялось право по докладу В. П. Дрозда принимать решения об отправке на восток кораблей, нуждающихся в ремонте. Коменданту еще раз напомнили на Военном совете, что главная его задача - организовать оборону островов, а также заниматься боевым тралением в море, встречей и выводом подводных лодок. В помощь генералу Елисееву направили опытного моряка капитана 1 ранга М. С. Клевенского. Начальником тыла был назначен капитан 1 ранга М. А. Нефедов.

Утром 18 июля в штаб флота поступило донесение разведки о том, что в Рижском заливе обнаружен вражеский конвой. Я приказал Самохину и Дрозду уточнить место его нахождения, состав, курс, скорость и нанести по нему совместный удар.

В результате стремительных атак наших бомбардировщиков, торпедных катеров и эскадренного миноносца "Стерегущий" несколько транспортов получили повреждения, было уничтожено четыре вражеских истребителя. С нашей стороны потери были невелики: авиация противника уничтожила один торпедный катер, его экипаж мы подобрали.

После возвращения "Стерегущего" на рейд Куйвастэ контр-адмирал В. П. Дрозд позвонил мне в Таллин и доложил:

"Стерегущий" только в конце дня настиг хвост колонны противника, причиной тому противоречивые разведывательные данные, неясные, запоздалые. Необходима надежная разведка, способная быстро давать данные и наводить силы для удара".

Да, разведка пока что оставалась узким местом. Я приказал группе командиров во главе с начальником штаба контр-адмиралом Ю. А. Пантелеевым срочно выехать на Сарема к Елисееву, чтобы на месте разобраться, как организованы воздушная разведка и наблюдение за обнаруженными на

подходах к Ирбену кораблями и судами противника. Ю. А. Пантелееву поручалось также разобраться с материальным обеспечением гарнизона. Виртсу к этому времени освободили от фашистов, и начальник штаба смог машиной проехать до Рохукюла, а оттуда на морском охотнике добрался до Куйвастэ. Прибыв в Курессаре на командный пункт генерала Елисеева, он занялся порученным делом. Под его руководством были разработаны маршруты авиационной разведки, организована радиосвязь для передачи донесений в штаб Елисеева, на командный пункт Дрозда и одновременно в штаб флота, чтобы мы могли использовать нашу бомбардировочную авиацию. Адмирал выслушал просьбы коменданта архипелага, касающиеся доставок на острова оружия, боеприпасов и топлива, чтобы доложить о них в Таллине. Просьбы генерала Елисеева об улучшении снабжения были приняты во внимание; все, что могли, мы сделали для островов.

Наше вмешательство также улучшило организацию последующих совместных ударов по кораблям и судам противника.

Чтобы снизить активность авиации противника, атаковавшей корабли и батареи Моонзунда, мы решили, используя данные разведки, нанести удар по его аэродрому в районе Вентспилса. В последней декаде июля сюда вылетели наши истребители с подвешенными реактивными снарядами. Командовали храбрые балтийские летчики Ехин, Крайнов и Смирнов. Подойдя с моря к аэродрому, летчики нанесли внезапный удар по вражеским самолетам. Из района Лиепаи вдруг появились истребители противника. Связав их боем, наши истребители дали возможность бомбардировщикам завершить удар. Уничтожено и повреждено было много вражеских самолетов и аэродромных сооружений. Несколько позже по этому аэродрому был нанесен еще один, столь же мощный, удар самолетами Ил-2 под прикрытием истребителей с острова Сарема.

Нелегко приходилось в те дни летчикам, техникам, вооруженцам 15-й и прибывшей с Ханко на усиление 81-й отдельным разведывательным авиационным эскадрильям капитанов А. Г. Грищенкова и В. Н. Каштанкина, базировавшимся на Сарема. Нелегко потому, что задачи по разведке приходилось выполнять на самолетах, скорость и вооружение которых значительно уступали вражеским. А разведку приходилось вести на всем военном театре. Особенно трудно было в южной части моря, у военно-морских баз врага. К тому же противник не оставлял попыток уничтожить наш морской аэродром на Сарема, хотя и тщетно.

Тем временем противник продолжал охотиться за нашими кораблями. Миноносцы и торпедные катера подвергались одиночным и групповым атакам фашистских самолетов. Бомбежки не прекращались ни днем, ни ночью. Особенно ожесточенными они были на выходе с рейда Куйвастэ в Рижский залив.

Мне часто удавалось приезжать в те дни из Таллина в Рохукюла; хотелось знать, какое настроение у наших людей в Моонзунде. Должен сказать, что они не теряли бодрости духа, как бы туго им ни приходилось. Несмотря на трудности, отряд В. П. Дрозда делал свое дело, и противник, хотя и имел превосходство, не показывался в Рижском заливе. Тут играл немалую роль опыт командира отряда. Валентин Петрович был в Испании и умел передать свою уверенность, настроение командирам кораблей.

Валентин Петрович рассказывал мне, что на первых порах, пока не была выработана тактика уклонения от пикирующих бомбардировщиков противника, отряд нес некоторые потери: часть кораблей страдала от осколков многочисленных бомб, повреждения получили эскадренные миноносцы "Энгельс" и "Суровый". Однако со временем командиры научились уходить от воздушных атак. Так, 17 июля эсминец "Сердитый" двенадцать раз подвергался атакам вражеских самолетов, на него было сброшено свыше 100 бомб, и все - с нулевым результатом. Отлично показал себя в этом бою командир миноносца капитан-лейтенант А. Г. Письменный, командир электромеханической боевой части старший инженер-лейтенант Голобородько.

- Больше неприятностей и потерь, - говорил Валентин Петрович, - приносят магнитные мины, широко применяемые врагом в узком маневренном пространстве, каким является рейд у Куйвастэ. Чтобы мины стояли на самых уязвимых местах - в узком проливе Хари Курк, у острова Хари Лайд, на рейде Рохукюла, в бухте Трииги, в проливе Виире Курк, - противник ставит их днем.

18 августа на магнитных минах подорвался и затонул миноносец "Статный". С его командиром капитаном 3 ранга Н. Н. Алексеевым я служил на "Якове Свердлове", он был тогда старшим помощником. Я прибыл на место подрыва через полтора часа, корабль еще горел, лежа на рейде левым бортом. Было обидно, что у нас нет магнитных тральщиков, которые могли бы тралить районы стоянок кораблей, нет специальных тралов для борьбы с магнитными минами. Размагничивание же кораблей в это время начали осуществлять лишь на Черном море.

Спустя несколько дней после случая с миноносцем мы получили данные разведки о подходе вражеского конвоя к Ирбену. Эскадренные миноносцы "Суровый" и "Артем"

(командиры капитан 2 ранга В. Ф. Андреев и капитан 3 ранга А. В. Сей, управляющие огнем старшие лейтенанты Мешков и Атаманюк) под общим командованием капитана 2 ранга С. Д. Солоухина вышли с рейда и у мыса Мерсрагс обнаружили группу транспортов. Сблизившись на дистанцию, выгодную для артстрельбы, они вместе с торпедными катерами атаковали врага. Корабли охранения и транспорты открыли ответный огонь. Появились вражеские бомбардировщики.

Одну группу самолетов сменяла другая. Прикрываться было нечем, зенитные средства были малоэффективны. Оставалось выйти из боя и на зигзагах отходить, что и сделал командир отряда. К счастью, воздушные атаки оказались безуспешными, миноносцы вернулись на рейд Куйвастэ.

Если судить по документам, содержание которых стало нам известно после войны, о сопротивлении наших сил прорыву вражеских транспортов в Ригу знало высшее немецко-фашистское командование. 19 июля 1941 года Гитлер в своей директиве No 33 писал командующему группой армий "Север":

"Желательно как можно быстрее овладеть островами на Балтийском море, которые могут явиться опорными пунктами советского флота"{15}.

В дневнике фашистского генерала Гальдера 22 июля записано:

"Русские... активизировались. Их малые военные корабли контролируют Рижский залив. Нам не удастся в достаточной степени усилить свои минные заграждения. Порт Рига прикрывается незначительными силами нашего флота, однако использовать его в качестве постоянной военно-морской базы пока еще невозможно. Авиация противника совершает воздушные налеты на порт Виндаву. В связи с этим военно-морскими базами для наших кораблей на Балтийском море могут служить пока лишь Мемель и Либава"{16}.

Как это ни парадоксально, но основные надводные силы вражеского флота даже в такой обстановке продолжали отстаиваться в своих базах, не выходили в море, опасаясь быть уничтоженными нашими подводниками и минно-торпедной авиацией. А ведь гитлеровские войска очень нуждались в помощи флота, прежде всею в обеспечении морских коммуникаций.

Балтийский флот прочно удерживал господство в районе Моонзундских островов. Значение архипелага возросло еще больше после того, как с одного из островных аэродромов бомбардировочная авиация флота под командованием Е. Н. Преображенского нанесла несколько ударов по столице фашистской Германии Берлину.

Расскажу, как это было.

30 июля народный комиссар Военно-Морского Флота адмирал Н. Г. Кузнецов передал штабу флота приказ Ставки:

"Выделить 15 наиболее подготовленных экипажей для ночных полетов из состава 1-го минно-торпедного авиационного полка, тщательно осмотреть и подготовить материальную часть. К 5 часам утра 2 августа иметь на аэродроме Кагул бомбы и бензин. 3 и 4 августа подготовка, подробности нарочным".

На аэродроме Кагул как раз заканчивалось строительство грунтовой взлетно-посадочной полосы длиной 1200 метров.

Через два дня в 1-й авиационный минно-торпедный полк прибыл командующий авиацией ВМФ генерал-лейтенант С. Ф. Жаворонков. Он знал состояние полка, так как перед этим пробыл здесь дней восемь - десять. Вызвав командира полка полковника Е. Н. Преображенского и военкома батальонного комиссара Г. З. Оганезова, генерал выслушал их подробный, доклад о боевой деятельности части за последнее время, состоянии машин, готовности летчиков к сложным полетам, после чего объявил им, что Ставка решила бомбить военные объекты в Берлине и что эту задачу доверено решить 1-му минно-торпедному полку. Преображенский и Оганезов заверили командующего авиацией, что с честью ее выполнят. Затем вместе с командованием полка С. Ф. Жаворонков приступил к отбору летного состава для выполнения этого особо ответственного задания. Как только Е. Н. Преображенский доложил о готовности к перебазированию на Сарема, С. Ф. Жаворонков назначил время перелета - 4 августа. Информировав Военный совет, он с созданной авиагруппой вылетел на Кагул, находящийся на острове Сарема. Несколько позже сюда прибыл летчик-испытатель В. К. Коккинаки.

1-й минно-торпедный авиационный полк являлся одним из лучших на флоте по своей слаженности, организованности, качеству боевых машин, и, конечно, здесь были прекрасные люди, все уже опытные, как на подбор. Выполнение сложных тактических и огневых задач отрабатывалось летным и техническим составом еще в мирное время. Командир полка Евгений Николаевич Преображенский пришел в авиацию флота по призыву комсомола. Прежде чем возглавить тяжелый авиационный полк, летал почти на всех машинах, но больше всего любил бомбардировщики, особенно тяжелые, с современной скоростью, хорошей дальностью и бомбовой нагрузкой до тонны.

Евгений Николаевич был зрелым, подготовленным в тактическом и летном отношении командиром, прекрасно знал технику, умел выжимать из нее все. Среднего роста, коренастый крепыш с открытым, смелым взглядом больших карих глаз, он

внушал с первой встречи симпатию и уважение.

С первого часа Великой Отечественной войны полк Преображенского блестяще выполнял боевые задачи по постановке мин на узких фарватерах. Тяжелые машины полка можно было видеть и над танковыми колоннами врага. Летный состав дрался смело и храбро. И вот теперь Верховный Главнокомандующий поставил перед полком новую, необычную задачу. Летчики тщательно готовились к ее выполнению. В. К. Коккинаки, испытывавший наши самолеты, консультировал экипажи. Предварительные проигрывания полета на земле по маршрутной карте под руководством штурмана полка капитана П. И. Хохлова показали, что летный и штурманский состав группы готов к ответственному полету. Маршрут до цели и обратно равнялся 1760 километрам, из них 1400 километров предстояло лететь над морем, на высотах от предельно малых до потолка - восемь тысяч метров.

В состав группы, прибывшей в Кагул, входили пятнадцать экипажей - М. Н. Плоткина, В. А. Гречишникова, А. И. Фокина, А. Я. Ефремова, В. Ф. Шилова, П. Н. Трычкова, Н. Ф. Дашковского, И. П. Финягина и других. Комендант архипелага генерал А. Б. Елисеев организовал в сжатые сроки рассредоточение и маскировку самолетов, так как разведчики врага висели над островом, а бомбардировщики довольно часто бомбили предполагаемые места нахождения наших машин. До вылета на Берлин командир полка, весь летный состав тщательно изучили Метеорологическую и навигационную обстановку на маршруте, систему противовоздушной обороны столицы рейха.

Все же сосредоточить экипажи с машинами на аэродроме Кагул было проще, чем обеспечить их горючим и бомбовым запасом для выполнения задания. И то и другое нужно было в считанные дни доставить из Кронштадта. Таллин ничего не мог дать, так как готовился к отражению штурма. Нужно отдать должное штабу флота, возглавляемому Ю. А. Пантелеевым, начальнику тыла М. И. Москаленко, командиру Кронштадтской военно-морской базы В. И. Иванову и начальнику штаба Ф. З. Зозуле, которые приложили немалые усилия, чтобы в срок доставить все необходимое. Несмотря на сложную обстановку в Финском заливе, перевозки успешно выполнили базовые тральщики под командованием опытных командиров, таких, как М. П. Ефимов, Н. С. Дебелов, А. М. Савлевич, М. Годяцкий и другие. Все было сделано в строжайшей тайне.

Перед вылетом Е. Н. Преображенский собрал летный и штурманский состав.

Родина и партия доверили нам выполнить правительственное

задание, - сказал он. - Мы должны нанести удар по фашистскому логову. Я верю вам и спокойно поведу полк на выполнение задачи".

Далее он подчеркнул важность и политическое значение операции, дал характеристику противовоздушной обороны подходов к Берлину, сообщил утвержденный маршрут полета.

Боевому полету на Берлин всей группы предшествовал проведенный по указанию генерала С. Ф. Жаворонкова в ночь на 5 августа разведывательный полет эскадрильи самолетов под командованием ф. А. Усачева. Этот замечательный человек, начавший службу на Балтике в 1935 году, обладал недюжинными способностями и считался одним из передовых командиров на флоте. За высокие показатели в боевой подготовке в 1938 году он был награжден орденом Красной Звезды. Во время войны с Финляндией эскадрилья Усачева успешно выполняла боевые задания командования, за что многие летчики и техники получили правительственные награды, сам Усачев был награжден орденом Красного Знамени.

С первых дней Великой Отечественной войны авиационная эскадрилья Усачева вела активную разведку на морских коммуникациях врага. Нужно обладать исключительной храбростью, выдержкой и знанием военного театра, чтобы на самолетах ДБ-2, много уступавших по своим данным самолетам противника, летать к нему в логово. За лето 1941 года Усачев около сорока раз летал к берегам фашистской Германии, находясь в воздухе по шесть-семь часов. Полеты его эскадрильи имели огромное значение, на разведанные ею объекты вылетали бомбардировщики и штурмовики, уничтожая их мощными ударами.

Сейчас эскадрилья Усачева провела разведку погоды и подходов к берегам противника. Летчик-разведчик в течение девяти-десяти летных часов наносил на карту в средней и южной частях моря у Борнхольма, Штеттина фактическую метеообстановку: форму, высоту и мощность облачности, горизонтальную и вертикальную видимость, осадки, фиксируя все данные на специальной карте. С возвращением самолета в бухту Кихельконна на Сарема эти разведывательные данные немедленно докладывались руководителю полетов генералу С. Ф. Жаворонкову. После тщательного изучения принималось решение о маршруте, высоте и режиме полета самолетов-бомбардировщиков. Поскольку самолеты-разведчики выполняли свою задачу днем, их нередко встречала истребительная авиация врага. Не обходилось без потерь, порой очень тяжелых. За выполнение ответственного задания майор Ф. А. Усачев в

сентябре 1941 года был награжден орденом Красного Знамени. Позднее Усачев принял разведывательный полк авиации Краснознаменного Балтийского флота, которым командовал до конца войны. Ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

На исходе дня 7 августа тринадцать самых лучших экипажей полка, тремя группами, которыми командовали Е. Н. Преображенский, В. А. Гречишников и А. Я. Ефремов, тяжело загруженные бомбами и горючим, с трудом оторвались от земли и, набрав высоту, ушли на запад. Вели воздушную эскадру флагманский штурман П. И. Хохлов, штурманы Ермолаев и Соколов. Самолеты на предельной высоте прошли Свинемюнде, Штеттин, и вскоре показались огни Берлина. Фашистская столица не считала нужным маскироваться. Враг и в мыслях не допускал, что советская авиация сможет добраться сюда.

После уточнения штурманами расчетов командиры вывели свои группы на боевой курс. Самолеты начали сбрасывать фугасные и зажигательные бомбы. Взрывы потрясли столицу фашистской Германии. Это был первый удар по Берлину.

Радист флагманского самолета лейтенант В. Кротенко включил радиостанцию и передал в эфир: "Мое место Берлин. Бомбардировали. Все в порядке. Возвращаемся".

Небо над Берлином рассекали голубые мечи прожекторов, вокруг самолетов стеной вставали разрывы зенитных снарядов, носились самолеты-истребители.

На обратном пути резко ухудшилась погода. Над морем самолеты попали в сплошную низкую облачность и в грозовые облака. Весь путь летчики и штурманы вели тяжелые воздушные корабли по приборам. Мастерство помогло экипажам преодолеть и эти трудности.

На рассвете 8 августа самолеты были в Кагуле. Некоторые летчики от нервного и физического напряжения садились неуверенно. Первой приземлилась группа Преображенского, затем - Ефремова и последней - Гречишникова. Самолет Дашковского не дотянул сотню метров до посадочной полосы, врезался в лес; летчик погиб со всем экипажем.

Выйдя из самолета, Е. Н. Преображенский доложил генералу С. Ф. Жаворонкову о выполнении боевой задачи.

Советское информбюро сообщило:

"В ночь с 7 на 8 августа 1941 года группа наших самолетов произвела разведывательный полет в Германию и сбросила некоторое количество зажигательных и фугасных бомб над военными объектами Берлина. В результате бомбежки возникли пожары и наблюдались взрывы".

Немецкие радиостанции сообщили о налете английской авиации и о шести сбитых самолетах. И то и другое было ложью, что подтвердили английские радиостанции, передавшие:

"Германское сообщение о бомбежке Берлина интересно и загадочно, так как 7 - 8 августа английская авиация Берлина не бомбила и не летала".

Мы предупредили генералов С. Ф. Жаворонкова и А. Б. Елисеева, что после таких сообщений английской прессы следует ожидать массированного удара авиации противника по нашим аэродромам на островах, потребовали от коменданта улучшить маскировку самолетов, рассредоточить их, максимально защищать от возможных ударов.

9 августа поступил приказ Народного комиссара обороны:

"В ночь с 7 на 8 августа группа самолетов Балтийского флота произвела разведывательный полет в Германию и бомбила Берлин. 5 самолетов сбросили бомбы над центром Берлина, а остальные - на предместья города. Объявляю благодарность личному составу самолетов, участвовавших в полетах. Вхожу с ходатайством в Президиум Верховного Совета о награждении. Приказ объявить экипажам самолетов, участвовавших в бомбежке Берлина, и всему личному составу авиасоединения".

Налеты на Берлин продолжались и позднее. Во втором ударе по столице фашистской Германии участвовало, как и в первом, три группы летчиков с ведущими Преображенским, Гречишниковым и Ефремовым. Условия полета на этот раз оказались более тяжелыми, мешала сплошная облачности и очень плохая видимость. Люди выкладывались до предела, физическое и моральное напряжение было максимальным. Теперь уже в Свинемюнде, Штеттине и Берлине не было огней, враг замаскировался. При подходе к побережью Германии самолеты были встречены сильным зенитным огнем, который возрастал по мере приближения к цели. Появились и ночные истребители, которые быстро исчезли в темноте, не обнаружив наших бомбардировщиков. Несмотря на трудности, балтийские летчики уверенно шли, не меняя курса. Берлин вновь подвергся бомбардировке, запылали военные заводы, склады{17}.

Несколько слов хочется сказать об аэродромных тружениках, обеспечивавших полеты, - инженерах, техниках, механиках. Они сами не летали, но без их самоотверженного труда наши летчики не смогли бы одерживать в воздухе побед над врагом. Летчики верили своим боевым помощникам, знали, что те не подведут.

В последующих налетах на Берлин вместе с балтийцами принимали участие и летчики бомбардировочной авиации дальнего действия, группа которой под командованием майора В.

И. Щелкунова и капитана В. Г. Тихонова перебазировалась на аэродром Асте в двадцати километрах, от Кагула. Их действия также были успешными.

Днем 10 августа десять вражеских самолетов бомбили аэродром Кагул.

В эту же ночь тринадцать тяжелых бомбардировщиков, в том числе девять из состава ВВС Красной Армии, вновь бомбили Берлин.

Мне хочется привести здесь воспоминания бывшего военкома авиации флота бригадного комиссара Л. Н. Пурника, который рассказал любопытную деталь, относящуюся к этому полету:

- 11 августа я вылетел из Сарема, прихватив с собой свежие листовки, предназначенные для фашистов. Провожая авиаторов в третий полет на Берлин, я обошел все экипажи. Побеседовал с летчиками, радистами, штурманами. Настроение у людей было боевое. Только в экипаже М. Н. Плоткина ко мне обратился радист с жалобой: оказывается, на их самолет листовок не хватило. Я вытащил из кармана пачку газет "Красный флот", попросил его связать их и сбросить над Берлином. Пусть Геббельс узнает, кто бомбил Берлин! Радист обещал все точно выполнить.

Ввиду участившихся налетов вражеской авиации на аэродромы генерал Елисеев вновь получил приказ сосредоточить максимум зенитной артиллерии для их защиты. Приходилось менять время вылета наших самолетов, чтобы спутать расчеты противника.

16 августа Берлин бомбили 17 самолетов (из них 13 от ВВС Красной Армии) несколькими группами с разных направлений и высот.

Удары по Берлину продолжались периодически в течение тридцати пяти дней. На столицу фашистской Германии было сброшено более трехсот тяжелых бомб, вызвавших десятки пожаров. Противник встречал наши самолеты, подходившие к целям на предельной высоте, ураганным зенитным огнем. Были подняты сотни аэростатов, чтобы затруднить прицельное бомбометание. Наших летчиков искали прожекторами, однако мужество, точный расчет, знание своего оружия, мастерство пилотирования и самолетовождения постоянно обеспечивали нашим авиаторам успех. За выполнение ответственных заданий балтийским летчикам Е. Н. Преображенскому, П. И. Хохлову, В. А. Гречишникову, А. Я. Ефремову и М. Н. Плоткину было присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

Так морские летчики Балтийского флота и дальней бомбардировочной авиации Красной Армии продемонстрировали перед изумленным взором всего мира бесстрашие и мощь военно-

воздушных сил нашего Отечества, первыми начали штурм логова фашизма. В День Победы 9 мая 1945 года первый советский комендант Берлина генерал-полковник Н. Э. Берзарин прислал нам в Таллин телеграмму:

"Летчики Балтики! Вы первыми начали штурм Берлина с воздуха. Мы закончили его на земле и, выполняя приказ правительства и партии, водрузили Знамя Победы над рейхстагом. Поздравляю вас с победой. Берзарин".

Бои за Моонзунд

Пока наши корабли находились в Моонзунде, враг не пытался высадиться на острова. Однако, когда враг захватил Ригу и подошел к Таллину, реальной стала угроза противника полностью захватить побережья Моонзунда и блокировать все выходы. В этом случае отряд легких сил мог оказаться отрезанным, лишиться возможности уйти на восток.

Мы доложили о своих опасениях главнокомандующему войсками направления и получили разрешение вывести эсминцы и ряд других кораблей с баз Моонзунда. Два эскадренных миноносца, четыре тральщика, ледокол "Тасуя", спасатель "Нептун" и гидрографическое судно "Лоод" накануне прорыва флота перешли в Таллин. И уже через десять дней после этого противник начал высадку на острова.

Уход кораблей из Моонзунда был необходим и по другой причине. Вражеские самолеты начали интенсивно сбрасывать магнитные мины с целью затруднить базирование и боевую деятельность наших сил.

Кроме создания оборонительных рубежей на Сарема штаб Елисеева много внимания, времени и сил уделял обеспечению выхода и возвращения в Моонзунд, базирования транспортов, танкеров, боевых кораблей, особенно подводных лодок. Приведу две цифры: выведено в море для боевых действий 52 и встречено 48 подводных лодок, принято из Таллина и возвращено 38 конвоев.

В выполнении этих задач активно участвовали морские охотники, тральщики, сторожевые катера, сыграли свою роль боковые и сетевые партии охраны водного района береговой обороны. Умело руководили экипажами дивизионов, отрядов катеров капитаны 3 ранга Егоров, Н. Ф. Басуков, П. А. Яковлев, капитан-лейтенант Оленицкий, политрук И. А. Кострикин, инженеры-механики В. С. Кривченко и К. К. Роговцев. Особо ожесточенная борьба велась с выставленными фашистскими самолетами магнитными минами. Разбросанные вдоль побережья Моонзунда посты наблюдения засекали места падения вражеских мин, предоставляя самолетам МБР-2 и морским охотникам

уничтожать эти мины авиационными и глубинными бомбами.

Не менее трудной и сложной являлась проводка боевых кораблей и транспортов с различными грузами. Это была незаметная, но важная и героическая работа, полная примеров мужества и отваги военных моряков гидрографического района и охраны водного района Моонзундского архипелага.

После ухода кораблей для защитников островов главной задачей стала подготовка к отражению штурма, которого теперь следовало ожидать со дня на день. Случилось, однако, так, что часть своих сил нам пришлось направить на континент. 23 августа главнокомандующий войсками Северо-Западного направления приказал:

"Для облегчения положения Таллина нанести удар во фланг коммуникации противника действующей из Пярну на Таллин. Удар осуществить с помощью части сил гарнизона Сарема в направлении с Виртсу на Пярну или на Марьямаа. Второй удар нанести частью гарнизона Хиума от Хапсалу в направлении на Марьямаа"{18}.

Мы немедленно передали приказ генералу А. Б. Елисееву для подготовки расчетов и одновременно доложили в штаб главкома:

"Весь берег и территория от Пярну, кроме небольшого плацдарма у Виртсу, заняты противником. Все корабли нашего флота обстреливаются с берега".

Мы надеялись, что штаб, получив такое донесение, уточнит поставленную задачу. Так и было, через день пришло уточняющее приказание:

"В ночь на 27 августа высадить в Виртсу стрелковый полк, усиленный артиллерией, в Рохукюла - два стрелковых батальона с задачей нанести удар во фланг и тыл противника, с Виртсу на Марьямаа, с Хиума на Нисси".

Трудно было надеяться, что эти силы сумеют оказать существенную помощь нашим отступающим войскам. Спустя несколько часов мы еще раз сообщили в штаб главкома:

"Ваше приказание о высадке войск с Сарема и Хиума выполняется... Противник наступает на Таллин, оставил Виртсу в стороне. Рохукюла удерживается стрелковой ротой... Частям гарнизона Сарема и Хиума нужно пройти 130 километров. При беспрепятственной высадке и марше в тыл противника без боев их можно ожидать на подходе к Таллину 31 августа (Таллин был оставлен 28 августа. - В. Т.). По данным разведки, из Пярну наступает, пехотная дивизия и еще одна пехотная дивизия доформировывается в Пярну (это сообщение требует проверки). Наличие на этом направлении двух пехотных дивизий дает возможность противнику полностью атаковать наши наступающие

части, не трогая и не снимая части, наступающие на Таллин. Ваше окончательное решение прошу сообщить".

Мы открыто выражали сомнение в целесообразности высадки наших частей, но штаб не счел нужным менять свое решение.

Генерал А. Б. Елисеев приказал с Сарема высадиться на побережье 46-му стрелковому полку подполковника А. С. Марголина, усиленному 39-м артиллерийским полком, стрелковым батальоном с острова Хиума (численность до 300 человек). В авангард полк выделил 4-й стрелковый батальон, усиленный 1-й пулеметной ротой, противотанковой батареей, минометным и саперным взводами. 24 августа батальон высадился в Виртсу. Не ожидая высадки следующих эшелонов, он начал движение в направлении Лихула, уничтожая на пути прикрытие фашистских войск, с боем овладел Лихулой. Одновременно разведка велась в направлении Пярну. Успешно действовал и батальон с острова Хиума.

Батальоны нанесли противнику значительные потери, но оперативного выигрыша не дали - главные силы полка не успели высадиться, они вернулись и заняли свои рубежи. 26 августа главком направления приказал вернуть части на острова. Нужно было вывести их из боя, отойти от наседавшего противника к пристаням и погрузиться. Задача не из легких, но выполнили ее успешно. Часть десанта осталась для обороны Виртсу.

В это время противник сосредоточивал силы для активного действия, по овладению островами. Для их захвата были выделены две пехотные (61-я и 217-я) дивизии и части усиления.

Как планировало немецко-фашистское командование захват архипелага? Главный удар намечался по острову Муху. Форсировав узкий пролив Муху-Вяйн на десантных и подручных средствах, части 61-й пехотной дивизии должны были высадиться в нескольких местах острова и создать здесь плацдарм для наступления на Сарема, а потом и на Хиума. Одновременно на полуостров Кюбоссар (восточное побережье Сарема в районе огневой позиции 43-й батареи старшего лейтенанта Букоткина) и на южной оконечности Сарема, в бухте Лью, предполагалось высадить вспомогательные десанты.

Немецко-фашистское командование торопилось. Оставшиеся у него в тылу военно-морские базы на Моонзунде и на Ханко вызывали постоянную тревогу у морского командования противника, которое докладывало в ставку Гитлера, что советский флот

"имеет возможность действовать в районе между Таллином и Балтийскими островами, доставляя нам беспокойство и атакуя наши морские линии снабжения и наш правый фланг".

Кроме того, они боялись, что без захвата этих баз не смогут воспрепятствовать прорыву советского флота из Финского залива в Швецию для интернирования в момент захвата гитлеровскими войсками города Ленина.

Противник предпринимал настойчивые попытки расстроить систему базирования нашей авиации и лишить возможности балтийских летчиков вылетать с аэродромов Сарема. Последний удар по аэродрому Кагул он нанес 6 сентября. Около тридцати самолетов врага уничтожили шесть наших тяжелых бомбардировщиков, один истребитель и один штурмовик. Обстановка заставила нас прекратить налеты на Берлин. Таллин был уже в руках противника, бензин и боезапас кончились, подвозить их стало невозможно. Оставшиеся в строю самолеты ДБ-3 улетели на восток.

Одновременно противник принимал меры к вытеснению из плацдарма в районе Виртсу наших немногочисленных войсковых подразделений. Усиленный полк при поддержке авиации, артиллерии и бронемашин повел наступательные бои. Державшие оборону батальоны Абдулхакова и Огородникова при поддержке истребительной авиации и артиллерии с Муху и Сарема отбивали атаки противника, нанося ему значительные потери.

Упорной была борьба за дамбу. Боевые порядки наших подразделений быстро редели. Погиб в бою отважный капитан И. Г. Абдулхаков. Попал в окружение штаб одного из батальонов. Автоматчики врага подходили все ближе. Лейтенант комсомолец Смирнов, корректировавший огонь, сумел связаться со своей батареей, передал: "Я окружен. Отбиваемся от наседающего противника. Приказываю открыть огонь по мне". Командир батареи Букоткин сначала помедлил, но затем разрешил стрелять по штабу батальона. Вскоре связь со Смирновым прервалась. Но снаряды пощадили корректировщиков. Позднее стало известно, что залпы, вызванные Смирновым на себя, обратили гитлеровцев в бегство.

В ночь на 5 сентября наши сильно поредевшие части под давлением превосходящих сил противника были вынуждены оставить Виртсу. На последнем катере уходили и корректировщики батареи Букоткина.

Отходить было тяжело. Враг наносил один удар за другим по катерам и мотоботам, переправлявшим людей в Куйвастэ.

Одновременно с боями на суше противник начал разрушать оборону на восточном берегу Муху, бомбил Вормси. Вражеская авиация приступила к бомбежкам находившихся в районе островов, кораблей, катеров и транспортных средств. Противостоять ударам стало трудно: в отдельные дни по бухтам и

пристаням одного только острова Сарема действовало до девяноста самолетов. Враг стремился отрезать все пути для отхода обороняющихся войск. Кроме того, наши боевые корабли и катера могли помешать ему при высадке десантов.

С захватом Вормси оказались отрезанными от материка Муху и Хиума. Остров Вормси стал трамплином для захвата Хиума; был закрыт врагом морской путь из Моонзунда в Финский залив. К этому времени враг подтянул к островам свои основные силы - 61-ю и 217-ю пехотные дивизии; многочисленные части усиления: морские артиллерийские дивизионы, понтонные и саперные части, батареи зенитной обороны; большое число высадочных средств: катера, десантные баржи, шхуны, шлюпки, мотоботы; специально выделенную планерно-парашютную часть; боевые корабли: миноносцы, тральщики, торпедные катера (вплоть до крейсеров). Финский военно-морской флот выделил для участия в операции броненосцы береговой обороны. Из этого перечня видно, что десантная операция планировалась с расчетом на несомненный успех. Вряд ли есть смысл оценивать соотношения сил, оно было, безусловно, на стороне противника.

Сухопутные силы враг использовал с ленинградского направления, где они явно не были лишними. Если бы понадобилось, он мог привлечь оттуда, безусловно, и новые дивизии. Враг не считался ни с чем, чтобы захватить Моонзундские острова. В ином положении находились наши войска на островах. Их было мало на Муху и Сарема, еще меньше на Хиума. А резервов и пополнений ждать не приходилось.

Немецко-фашистское командование выделило также значительные силы военно-морского флота для демонстрации высадки десантов на Сарема с различных направлений, эти силы значительно превосходили отряды непосредственной поддержки десанта.

8 сентября десантные войска противника высадились и на небольшом островке Кесулайд восточнее Муху, где оставалось всего около двух десятков наших бойцов.

Для обороны Муху генерал Елисеев создал специальный боевой участок под командованием заместителя командира бригады полковника Н. Ф. Ключникова.

Защитники островов не знали, что собирается предпринять враг. Вечером 13 сентября группа вражеских кораблей под условным названием "Вествинд" в составе 2-й флотилии миноносцев, 2-й и 3-й флотилии торпедных катеров, трех транспортов, трех сторожевых катеров и трех катерных тральщиков подошла с юго-запада к Ирбенскому проливу. Ее обнаружила и обстреляла батарея капитана Стебеля, а затем под

прикрытием истребителей атаковали торпедные катера лейтенантов Афанасьева и Налетова. Однако это была не высадка; действовала группа демонстрации. Получив отпор, корабли противника вышли за пределы дальности стрельбы батареи и больше в этот день не появлялись.

Другая группа вражеских кораблей, под условным названием "Нордвинд", куда входили и финские броненосцы "Ильмаринен" и "Вайнемайнен", должна была находиться к северу от Хиума. При выходе из шхер группа попала на наше минное заграждение, подорвался и затонул броненосец "Ильмаринен", после чего вся группа вернулась в свою базу. Третья группа, "Зюйдвинд", вышла из Риги тремя эшелонами в составе пятидесяти небольших судов, маневрируя против южного берега Сарема.

На рассвете 14 сентября враг нанес сильный артиллерийский и авиационный удар по оборонительным сооружениям восточного побережья острова Муху. Вслед за этим из Виртсу в направлении чуть севернее пристани Куйвастэ волна за волной двинулось более сотни катеров и шлюпок с фашистами. Начался ожесточенный бой. Огнем наших батарей, пулеметов и подоспевших истребителей фашисты уничтожались на подходе к острову.

В течение 14 сентября побережье острова Муху несколько раз переходило из рук в руки.

Активно действовала против фашистского десанта наша авиация. Однако фашисты бросали на штурм острова новые и новые части; накопив на захваченном плацдарме силы, они начали продвигаться в глубь острова. Бойцы стрелковой бригады, краснофлотцы спецбатальона, артиллеристы полевых, зенитных и береговых батарей оказали им ожесточенное сопротивление, дрались насмерть за каждый клочок земли.

К концу дня появилась угроза прорыва противника к дамбе, соединяющей Муху с Сарема. Если бы это удалось, все части на Муху оказались бы отрезанными.

Все сильнее и сильнее становились удары вражеской авиации. Она наносила сильный урон обороняющимся частям, выводила из строя наши батареи. После полудня фашисты высадили севернее пристани Куйвастэ новые крупные силы. Перед обороняющимися встала задача: задержать наступление врага до темноты. С Сарема им выслали подкрепление, но авиация противника не позволяла передвигаться по дамбе. Два катера морских охотника, высланных для борьбы с самолетами, были подожжены.

В итоге первого дня боев за Муху противнику удалось закрепиться на плацдармах высадки, овладеть пристанью

Куйвастэ. Находившиеся на острове батареи большей частью были уничтожены. Но успех дался фашистам дорогой ценой. На каждом шагу они несли большие потери. Особенно тяжелый бой выпал на долю 130-миллиметровой стационарной батареи В. Г. Букоткина, установленной на мысу Кюбоссар.

Для ликвидации батареи противник создал специальную группу "Бенеш" из морского и планерного десантов. На рассвете 14 сентября, почти одновременно с началом боя за Муху, над батареей появились самолеты с планерами; с моря подходил десант. Замысел врага был ясен, он хотел атаковать батарею одновременно с воздуха и с моря. Командир батареи и его помощник младший лейтенант А. З. Кухаренко открыли огонь лишь тогда, когда шхуны и мотоботы подошли близко к берегу. У противника должно было сложиться впечатление, что с батареей разделалась авиация. Как только десант приблизился, батарея на полной скорострельности повела огонь прямой наводкой. Снаряды пробивали шхуны, как бумагу, они горели и взрывались. Десятки фашистов оказались в воде. Вражеская авиация не замедлила ударить по огневым позициям батареи. До пятисот бомб было сброшено на нее. Орудийные расчеты редели. Командир батареи был сильно контужен, получил более десяти ранений, но с боевого поста не ушел, продолжая управлять огнем.

Трое суток продолжался ожесточенный бой. Много было убитых и раненых. В тылу старший политрук Карпенко со взводом пулеметчиков, прожектористов и хозяйственников истреблял парашютистов и приземлившиеся планеры. На подмогу им пришла рота велосипедистов 35-го инженерного батальона и бойцы батальона Огородникова. Их совместными усилиями почти весь планерный десант был уничтожен, но и наши потери были велики. Когда все орудия батареи оказались выведенными из строя, Г. А. Карпенко с группой бойцов пошел на прорыв и погиб смертью храбрых.

Букоткина еще раньше отправили в госпиталь, батареей до последнего часа командовал лейтенант И. С. Мельниченко.

Героические дела личного состава Букоткина были отмечены в донесении, поступившем от Елисеева и Зайцева в Военный совет флота. Комендант Моонзунда высоко оценил также боевые дела артиллеристов батареи Е. П. Будаева (мыс Кейгусте), на которую упало свыше двухсот бомб, но и батарея нанесла врагу значительные потери. Экипажи торпедных катеров дивизиона А. Н. Богданова (военком Д. М. Грибанов) также героически сражались, имея до сотни пробоин в бортах катеров.

Руководитель обороны Муху полковник Н. Ф. Ключников, опасаясь окружения, приказал своим частям с боем отходить на

запад, к дамбе, чтобы в темноте перейти ее и занять оборону на Сарема. После трех дней ожесточенных боев все части 46-го и 79-го стрелковых и 39-го артиллерийского полков, пулеметная рота, 100-миллиметровая стационарная батарея, зенитные батареи, оборонявшие остров, имели большие потери. Артиллеристы 100-миллиметровой батареи, будучи отрезанными, взорвали орудия и попытались пробиться к своим. Все они, в том числе командир, погибли.

Стремясь отрезать путь отхода нашим войскам, фашисты продвигались к дамбе, наносили беспрерывные удары с воздуха по расположенным здесь дотам. Сбивая наступательный порыв врага, руководители обороны переориентировали сюда огонь двух стационарных и нескольких полевых батарей. День и ночь они били по врагу, не давая ему возможности ворваться на Сарема на плечах отступавших войск. Но даже в этих условиях вывести части из боя и переправить их по узкой каменной дамбе с Муху было не так просто. У самой дамбы завязались упорные бои. Бойцы 46-го стрелкового полка, краснофлотцы, пограничники одну за другой отбивали атаки фашистов, контратаковали сами. Иногда казалось, что гитлеровцы вот-вот прорвутся к дамбе, закроют ее горлышко, но мужественные защитники вновь и вновь отбрасывали их.

Полковник Н. Ф. Ключников приказал заблаговременно минировать дамбу. Саперы капитана Сараева под бомбами приготовили ее к взрыву и теперь ждали только сигнала. Приказ о взрыве последовал лишь после того, как на дамбу вошли вражеские танкетки и колонны пехоты. Когда они приблизились к ее середине, раздался мощный взрыв. В воздух полетели обломки техники, каменные глыбы, столбы, грязной воды.

Фашисты решили высадить небольшой десант в бухте Кейгусте, по берегу которой проходила дорога на Курессаре, пытаясь на ней отрезать путь нашим отступающим войскам. Подходы к бухте защищала береговая батарея лейтенанта Е. П. Будаева. Ее огнем попытка противника высадиться была пресечена. Батарея уничтожила несколько катеров и повредила тральщик, который был после этого брошен экипажем и затонул на подходах к бухте.

Отказавшись на время от высадки, фашисты обрушились всей мощью своей авиации на зенитную батарею, защищавшую подходы к бухте с воздуха. Земля вокруг нее была буквально перепахана. Подвергалась ударам и батарея Будаева. На ней возник сильный пожар. Командир и огневой расчет мужественно боролись с пожаром, спасая под бомбежкой боезапас. От осколков погиб командир комсомолец Е. П. Будаев.

Лишь 17 сентября, обойдя наши части с флангов, противник форсировал мелководный пролив Вяйке-Вяйн и ворвался на Сарема. Прорвавшись на Сарема, противник начал движение тремя группами: одна группа войск наступала к югу на Кюбоссар и дальше на Курессаре; другая - к северному берегу на Тригги, Паммана, Тага-Лахт с целью оттеснить защитников в глубь острова и отрезать им пути отлода на Хиума; третья продвигалась в направлении на юго-запад к полуострову Сырве. Стрелковая бригада, понесшая большие потери, держать оборону на всем фронте в 40 - 45 километров не могла. Командование маневрировало войсками, стараясь сохранить наиболее важные узлы и опорные пункты.

Генерал А. Б. Елисеев принял решение отходить к полуострову Сырве, о чем 20 сентября сообщил Военному совету флота.

Измотанные непрерывными боями, ощущая недостаток оружия и боеприпасов, наши отступающие части держались за каждый населенный пункт, каждый хутор.

22 сентября, на восьмой день боев за острова, генерал Елисеев прислал донесение, в котором сообщал о том, что части береговой обороны отошли на последний рубеж Сырве. Последующие дни проходили в исключительно жестоких оборонительных боях. Защитники отстаивали каждую пядь земли.

Оборону на восточном берегу бухты Тага-Лахт занимала рота с пулеметным взводом под командованием лейтенанта Варламова, который отличился еще в финскую войну и был награжден орденом Красного Знамени. Начав по приказу отход к Сырве, рота столкнулась с крупными силами противника. Полтора суток ведя неравный бой в полном окружении, она нанесла фашистам большие потери, дав тем самым возможность нашим войскам отойти к полуострову. Рота тоже потеряла немало бойцов, погиб и ее командир.

Ожесточенно сражалась 25-я батарея старшего лейтенанта А. С. Зинова. Когда кончился боезапас, комендоры взорвали два орудия, а два волоком дотащили на полуостров Сырве, где их срочно установили в районе Рахусте. Командовал новой батареей (ей присвоили номер 25-й) вернувшийся из госпиталя Букоткин.

К 27 сентября войска противника подошли к Сырве.

Стремясь сбросить наши войска в море, противник неоднократно переходил в атаки на этом рубеже, теряя сотни солдат и офицеров. Защитники держались, но ряды их редели, силы таяли. В бой были брошены люди из штаба, политотдела, тыловых учреждений, актеры театра Балтийского флота.

Встретив на полуострове сильное сопротивление, фашистское

командование ввело в действие надводные корабли, включая крейсеры "Лейпциг", "Кельн", "Эмден". Почти ежедневно они подходили к бухте Лыу и обстреливали наши обороняющиеся войска с тыла. Одновременно наносились удары с воздуха. 27 сентября были обстреляны позиции на рубеже Сальми, Мельдри. Кораблям отвечали батареи Стебеля и Букоткина. Атаковали врага также оставшиеся в строю торпедные катера под прикрытием немногочисленной (прибывшей с Ханко) истребительной авиации.

В неравных боях здесь отличился молодой командир звена торпедных катеров Борис Ущев. Торпедный катер Ущева первым прорвал вражескую огневую завесу, вышел на предельно короткую дистанцию и атаковал корабли противника. Его примеру последовали и другие катера. Катер Н. Кременского попал в тяжелое положение; Ущев, невзирая на опасность, бросился на помощь товарищу, под огнем врага снял весь экипаж, поставил дымовую завесу и благополучно вышел из зоны огня.

Борис Ущев пришел на флот по призыву комсомола в 1937 году, успешно окончил Военно-морское училище имени М. В. Фрунзе и в первых же боях с врагом проявил мужество и героизм. Слава о его подвигах гремела на Балтике всю Великую Отечественную войну. Он заслуженно отмечен Золотой Звездой Героя Советского Союза.

Бесстрашно шли в атаки катерники В. П. Гуманенко, В. Д. Налетов, А. И. Афанасьев и другие защитники Моонзунда. В результате совместного удара батарей и торпедных катеров корабли противника были вынуждены уйти из бухты Лыу.

Тяжелые бои на этом рубеже продолжались неделю.

1 и 2 октября враг не прекращал атак, артиллерийских обстрелов и бомбежек ни днем, ни ночью. Сил и упорства у обороняющихся еще хватало, но у полевых батарей кончались снаряды, кончались винтовочные патроны, уже несколько дней бойцы не получали горячей пищи. Днем 2 октября фашисты прорвали последний оборонительный рубеж.

В этот день генерал-лейтенант А. Б. Елисеев на совещании командиров зачитал телеграмму, полученную из штаба фронта:

"... За вашей борьбой с фашистской сволочью внимательно следим. Гордимся вашими боевыми успехами. Отличившихся представляем к правительственным наградам. Крепко жмем ваши руки. Жуков, Жданов".

Елисеев запросил у Военного совета разрешения отойти на Хиума. Согласие было дано. Фашисты, понимая, что силы защитников иссякают, рвались вперед.

По приказу оставить остров в последний раз поднялись в

воздух шесть "Чаек" - все, что осталось от 12-й Краснознаменной эскадрильи.

В ночь на 3 октября четыре исправных торпедных катера с командованием, частью штаба и политотдела, группой раненых на борту вышли через Ирбен на Хиума.

Мы в Ленинграде получили в это время телеграмму техника-интенданта 2 ранга Александра Пантелеева:

"Командование береговой обороны выбыло на Хиума. Отправил туда же трех специалистов. Сам остался со Снимщиковым до последнего. Видимо, отсюда не вырваться. Мы прижаты к воде. Отступать некуда, помощи тоже не ждем. Если удастся, мелкими группами будем пробиваться по тылам. Настроение здоровое. Еще раз прошу: за документы не беспокойтесь, уничтожим и в руки врага не дадим. Привет всем".

А. Пантелеев выполнил свой воинский долг. Документы были уничтожены. Он дрался до конца, последнюю пулю оставил для себя.

5 и 6 октября бои на полуострове пошли на убыль, организованное сопротивление подошло к концу. В ночь на 5 октября были уничтожены средства связи стрелковой бригады. В это время погибли руководившие обороной полуострова Сырве полковник П. М. Гаврилов и военком бригады батальонный комиссар И. В. Кулаков. Они ушли с группой командиров на последнем торпедном катере" и были потоплены в море вражеским миноносцем.

Штаб бригады оказался в окружении. Начальник штаба полковник В. М. Пименов, член партии с 1918 года, участник гражданской войны, боевой командир, после окончания боев уничтожил все документы и возглавил группу бойцов и командиров. Она прорвалась через боевые порядки войск врага и действовала в его тылах до 21 октября. В одном из столкновений В. М. Пименов был тяжело ранен и схвачен гитлеровцами. После девяти дней допросов и пыток отважный и мужественный советский воин был расстрелян на площади города Курессаре.

Трагический конец выпал на долю капитана А. М. Стебеля. Бывший секретарь парторганизации 315-й батареи сержант Н. Н. Пушкин вспоминает:

"Когда гитлеровские войска приблизились к огневым позициям, более двухсот артиллеристов пошли защищать сухопутные подступы к батарее. Поддерживаемые орудийным огнем, они под руководством военкома батареи Белякова много раз ходили в контратаку на врага. Земля полуострова Сырве была усеяна трупами гитлеровцев. В кровавых схватках погибли военком Н. Ф. Беляков и многие командиры.

В первых числах октября гитлеровцы, понеся большие потери, подошли вплотную к батарее. На орудиях кончился боезапас, и капитан Стебель приказал взорвать башни. Со слезами на глазах мы подрывали пушки, уничтожали приборы управления огнем, затопляли подземные помещения.

На обломках батареи с новой силой разгорелся рукопашный бой... Капитан Стебель с группой моряков сражался до конца и, будучи раненным, попал в плен. Гитлеровцы зверски истязали его. Но командир-коммунист стойко перенес чудовищные пытки и погиб героем".

Москва приняла радиограмму, переданную открытым текстом:

"Радиовахту закрываю, идем в последний и решительный бой".

Это была последняя весточка с острова Сарема.

Около 170 человек - в том числе генерал Елисеев и другие руководители береговой обороны - на четырех торпедных катерах, как уже говорилось выше, оставив Сарема, перешли на Хиума.

Комендант обороны генерал Елисеев прислал в Военный совет донесение:

"Все наши старания на скудных плавсредствах что-либо вывезти с Сырве на Хиума не увенчались успехом. Ни торпедные катера, ни катера КМ, ни буксиры не могли прорваться... Противник сосредоточил большое количество кораблей, авиации, которые все уничтожают. Защитники Сарема сорок пять раз ходили в рукопашную... Мы заявляем всему советскому народу и правительству, что личный состав Сарема отдал все для защиты Родины".

Вооруженная борьба на Сарема не прекратилась и после захвата врагом полуострова Сырве. Многим защитникам удалось прорваться в тыл врага и бить его.

Хиума обороняли незначительные силы - всего около 4000 человек. Командовал гарнизоном полковник А. С. Константинов, военкомом был полковой комиссар М. С. Биленко, начальником штаба - полковник П. В. Савельев.

Когда противник начал высадку одновременно на трех направлениях, коменданту было трудно решить, куда же бросить свои незначительные силы. Высадка началась на рассвете 12 октября, спустя семь дней после окончания боев на Сарема; целая неделя понадобилась противнику, чтобы сосредоточить здесь достаточные силы. Для высадки на Хиума были подготовлены крупные части 217-й пехотной дивизии, сосредоточенные на Сарема, Вормси и на побережье материка. Десант поддерживали авиация, миноносцы и легкие крейсеры. В ходе боев за Хиума

группа кораблей противника "Вестфаллен" в составе крейсера "Кельн", миноносцев "Т-2", "Т-5", "Т-7", "Т-8", семи базовых тральщиков находилась у мыса Ристна. Другая группа, "Остпрейсен", в составе 2-й флотилии тральщиков находилась у восточного побережья острова.

В ночь на 12 октября наблюдатели южного берега Хиума заметили на Сарема необычное оживление и свет многих автомобильных фар. На рассвете, почти в темноте, противник, прикрываясь ураганным огнем своей артиллерии, начал форсировать залив. Шесть десантных отрядов шли на участок, занимаемый 33-м инженерным батальоном и 44-й батареей. Батарея немедленно, на предельной скорострельности, открыла огонь. Точно посылаемые снаряды сметали с водной глади катера и шлюпки. В бой вступили и полевые орудия, пулеметы, автоматы. Четыре десантных отряда были разбиты.

Противник направил усилия на левый фланг участка Теркма, где не было наших войск и куда огонь батарей не доставал. Вскоре фашисты высадились и на правом фланге участка, у деревни Нурсте. Командир батальона А. П. Морозов бросил в бой свой резерв. С рассветом появились вражеские самолеты. Нарушилась связь с ротами; командиры рот и взводов действовали теперь самостоятельно. К деревне Валга был выдвинут отряд капитана Горюнова численностью 150 человек. Двое суток герои дрались на этом рубеже, нанося врагу значительные потери. Будучи раненым, Горюнов продолжал командовать отрядом. Смелый и мужественный человек, коммунист, он геройски погиб в бою.

Фашистам мешала развивать успех батарея капитана Ф. Н. Волкова. Крейсер и миноносцы противника открыли по ней огонь, одновременно вели стрельбу орудия с Сарема, бомбила авиация. Против батареи Катаева, непосредственно в район огневой позиции, враг бросил часть десанта. Пулеметчики и прожектористы защищали батарею ружейно-пулеметным огнем и гранатами, артиллеристы в упор расстреливали пехоту. Целый день бойцы сдерживали натиск противника. Вражеская группа захватила казарму батареи; несколько залпов - и казарма вместе с фашистами взлетела на воздух. То же самое произошло с сараем, куда ворвались фашисты. Около суток шли ожесточённые бои. До трехсот вражеских солдат было уничтожено на подходах к батарее.

"Нахожусь в окружении, - доносил Катаев, - веду бой. Противник у проволочного заграждения. Подвергаюсь обстрелу, бомбит авиация, коды сжигаю. Давайте открыто".

С наступлением темноты оставшиеся в живых артиллеристы

взорвали орудия, штыками и гранатами расчистили себе путь, чтобы отойти на север к батарее Тахкуна.

В условиях почти полного окружения пробивалась на север рота капитана М. И. Голованя из 36-го инженерно-строительного батальона. Полковник Константинов доносил:

"Двое суток сдерживали натиск врага бойцы капитана Голованя. 15 октября, уничтожив свыше трехсот гитлеровцев, несколько противотанковых орудий и пять танкеток, они перешли в наступление. На следующий день, когда немцы бросили в тыл отряда батальон, Голованю было приказано отходить на Тахкуну. В ночь на 17 октября отважный командир со 120 бойцами и 76-миллиметровой пушкой с боем прорвался через вражеское кольцо. В боях за Кяйну и Нымбу противник потерял убитыми свыше семисот человек".

До 20 октября шли ожесточенные, кровопролитные бои. Генералу Кабанову было приказано начать эвакуацию с Хиума. Здесь же находился начальник штаба военно-морской базы Ханко капитан 1 ранга П. Г. Максимов, прилетевший для того, чтобы вместе с комендантом острова составить предварительный план эвакуации. В течение трех ночей, начиная с 19 октября, под обстрелом и бомбежкой к острову подходили катера и мотоботы.

Трое суток вывозили ханковцы защитников Хиума. В последние дни боев брали людей, стоявших по грудь в воде, но продолжавших драться с фашистами. Более шестисот человек было эвакуировано на Ханко и Осмуссар.

В 1949 году на Хиума было найдено письмо, в котором героические защитники береговых батарей писали:

"Товарищи краснофлотцы! Мы, моряки Балтийского флота, находящиеся на острове Даго (Хиума. - В. Т.), в этот грозный час клянемся нашему правительству и партии, что лучше погибнем до единого, чем сдадим остров. Мы докажем всему миру, что советские моряки умеют умирать с честью, выполнив свой долг перед Родиной! Прощайте, товарищи!

Мстите фашистским извергам за нашу смерть. Курочкин, Орлов, Конкин".

Последний бой у Тахкуны вело всего несколько моряков, успевших отойти по каменистой гряде к морю. Они дрались насмерть. Последний оставшийся в живых поднялся на сорокаметровый маяк. Он на глазах у фашистов бросился с маячной площадки вниз. Имя героя до сих пор неизвестно.

В ходе боев за Моонзунд немецко-фашистские войска потеряли свыше 26 тысяч человек, более 20 различных судов и боевых кораблей, 41 самолет. Финские военно-морские силы поплатились гибелью броненосца.

Оборона островов Моонзундского архипелага силами флота продолжалась почти 120 дней от начала войны. Были скованы значительные силы врага. Минные заграждения по линии Ханко - Осмуссар - Тахкуна - острова Моонзунда, прикрываемые артиллерией, были серьезным препятствием для кораблей противника. Попытки врага прорвать этот рубеж в Ирбенском проливе и наладить регулярное движение транспортов в Ригу не увенчались успехом. Стойкая оборона островов Моонзунда, Осмуссара и военно-морской базы Ханко лишила врага возможности вводить силы своего флота в Финский залив, а также организовать через Таллин, Хельсинки и другие порты регулярное снабжение своих войск.

Бои на островах Моонзунда происходили в то время, когда на рубежах непосредственной обороны Ленинграда шло ожесточенное сражение. Фашисты ничего не жалели, чтобы сломать нашу оборону и обезопасить свой тыл. За каждый метр советской земли враг платил дорогой ценой.

Осмуссар

В устье Финского залива, там, где открываются просторы Балтийского моря и волна в штормовую погоду заставляет искать укрытия даже большие корабли, затерялся маленький скалистый остров Осмуссар (старое название - Оденсхольм). С военной точки зрения он расположен очень удачно, прижимаясь к побережью Эстонии в 12 километрах от самой западной точки берега и как бы прикрывая вход в залив. Еще в начале 1940 года по договору между Советским правительством и правительством Эстонии остров Осмуссар был передан Советскому Союзу для строительства здесь батарей. Мощные батареи намечалось создать для защиты наших границ на нескольких островах, в том числе на соседнем с Осмуссаром острове Хиума, а также на полуострове Ханко, который арендовался у Финляндии по советско-финскому договору 1940 года. Специальная комиссия, назначенная народным комиссаром Военно-Морского Флота во главе с флагманом 2 ранга И. И. Греном, выбрала на Осмуссаре места для строительства батарей: четырехорудийной башенной 180-миллиметровой и открытой четырехорудийной 130-миллиметровой. Во взаимодействии со строившимися батареями на острове Хиума и полуострове Ханко они должны были надежно закрыть будущему противнику 152 вход в Финский залив. Строительство на Осмуссаре возглавил военинженер 2 ранга П. И. Сошнев.

Закончив строительство и монтаж артиллерийских систем, вооруженные первоклассной техникой, объединенные общим командованием, командиры и бойцы гарнизона смогли доложить,

что Осмуссар к бою готов.

Фашисты не предполагали, что остров за короткое время сможет стать неприступной крепостью. Поэтому в начале войны они не предпринимали почти никаких активных действий против его гарнизона. Эти действия начались уже осенью, в сентябре, когда вся территория Эстонии оказалась в руках захватчиков.

6 сентября противник решил операцию по захвату Моонзундских островов начать с Осмуссара. Маленький остров по сравнению с другими казался гитлеровцам самым беззащитным. В этот день первые вражеские снаряды разорвались на его территории. Осколки вражеских снарядов лязгали по броне. Снаряды взрывались на поверхности бетона, оставляя на нем лишь воронки глубиной 20 - 30 сантиметров. Затем стрельба стала более интенсивной. Батареи противника располагались на мысу Шпитхамн, Ригульди (западная точка на побережье Эстонии).

Все наши боевые расчеты находились в полной готовности, но ответного огня не открывали, не давая возможности противнику засечь точные места батарей. Вскоре пост наблюдения и дальне-мерный пост обнаружили около 12 вражеских катеров, идущих из Рыбачьей бухты (около мыса Шпитхамн) по направлению к острову, и другую группу - из девяти катеров, вышедших из бухты Ригульди и тоже направившихся к острову. Выждав, пока они подойдут на дистанцию, с которой можно поражать цель с большой эффективностью, наши батареи открыли огонь. К разрывам вражеских снарядов добавился оглушительный грохот батарейных залпов с острова. Фашисты пытались ослабить силу наших ударов по десантным катерам, усилив огонь. Но противник недооценил мощь артиллерийской обороны острова. Итог для него оказался плачевным: часть катеров была уничтожена, часть повреждена и выброшена на камни. Покончив с десантом в море, батареи острова нанесли короткий, но мощный удар по огневым позициям врага на материке.

В двадцатых числах сентября у Або-Аландского архипелага появилась эскадра немецко-фашистского флота, готовая идти на прорыв в Финский залив, чтобы поддержать свои сухопутные войска, остановленные Красной Армией у стен Ленинграда. Но путь им был накрепко закрыт минными заграждениями, а также введенными в строй в первые дни войны (уже под обстрелом врага) усилиями рабочих, строителей и моряков батареями военно-морских баз Ханко и Осмуссара.

Противник не оставлял мысли о захвате острова. Установив более мощные батареи на побережье, он начал систематический

обстрел. Тысячи снарядов падали в районе жилых построек, складов, огневых позиций и дальномерного поста. Изнуряющий повседневный огонь, угроза высадки десанта, постоянная боевая готовность стали будничной жизнью острова. Его батареи отвечали редко, сберегая боезапас на тот случай, если враг попытается высадить десант.

7 сентября Военный совет Балтийского флота учитывая обстановку в западной части залива, решил подчинить остров Осмуссар командиру военно-морской базы Ханко генералу С. И. Кабанову, который командовал теперь всей западной оборонительной позицией в Финском заливе. 10 сентября на Осмуссар прибыл военком военно-морской базы Ханко дивизионный комиссар А. Л. Расскин с работниками штаба и политотдела для ознакомления с обстановкой и оказания необходимой помощи защитникам.

После возвращения на Ханко командование базы предложило усилить руководство на острове, учитывая особое положение и значение Осмуссара. Военный совет флота назначил командиром дивизиона капитана Е. К. Вержбицкого, военкомом - батальонного комиссара Н. Ф. Гусева, имевших большой боевой опыт и хорошо проверенных в работе. Проводя партийно-массовую и разъяснительную работу с личным составом, они учитывали тяжелое в то время положение на фронтах Великой Отечественной войны, изолированность гарнизона, огромное физическое и моральное напряжение людей, вынужденных совмещать трудовую и боевую нагрузки. Гусев требовал, чтобы политработники и пропагандисты доводили до сведения личного состава действительное положение на фронтах, разъясняли меры, которые партия и правительство принимали для мобилизации сил страны на борьбу с врагом, чтобы четко ставилась задача перед каждым бойцом. Н. Ф. Гусев со знанием дела проводил семинары, оказывая политработникам и пропагандистам большую помощь в организации партийно-политической работы среди защитников острова. А это было очень важно в связи с отрывом от Кронштадта, отсутствием систематической доставки газет.

8 течение сентября батареи несколько раз открывали огонь почти на предельной дистанции по транспортам противника, выгружавшим на остров Вормси подкрепления войскам, которые готовились к высадке на Хиума, по тральщикам, пытавшимся протралить фарватер в нашем минном заграждении. Враг подтянул на побережье десятки батарей, которые ежедневно выпускали по острову тысячи снарядов. Защитники острова понимали, что они, заставляя врага растрачивать свои силы,

облегчают в какой-то степени положение советских войск под Ленинградом.

После двух месяцев почти непрерывного обстрела территории острова и неудавшейся попытки захватить его с помощью десанта вражеское командование решило, что моральные и материальные ресурсы на острове исчерпаны, что настало время для предъявления ультиматума.

Днем 4 ноября наблюдатели Осмуссара обнаружили в море шлюпку, шедшую от мыса Шпитхамн к острову. В ней сидели три человека - наши краснофлотцы, взятые в плен фашистами на Моонзундских островах. Бойцы противодесантной обороны встретили их у пирса и доставили к командиру дивизиона. Немецкое командование передало с ними капитану Вержбицкому письмо от командующего фашистскими войсками генерала Карлса. В письме генерал лицемерно восхвалял защитников острова, отлично выполнявших свой воинский долг. Там была также дезинформация о взятии Ленинграда и окружении Москвы. Враг предлагал прекратить сопротивление и сдаться в плен. Командиру дивизиона предлагалось через сутки собрать личный состав острова в юго-восточной части и вывесить на кирке белый флаг.

Капитан Вержбицкий и военком Гусев немедленно донесли о случившемся командиру базы Ханко генералу Кабанову. Вечером на острове были собраны командиры для ознакомления с ультиматумом и проведены общие собрания по подразделениям. На собраниях краснофлотцы, бойцы, рабочие, командиры единогласно решили: острова не сдавать и продолжать выполнение поставленных задач. Утром 5 ноября на Ханко были приведены в готовность авиация, артиллерия, торпедные катера. Подводные лодки, находившиеся в устье залива на позициях, получили предупреждение о возможной высадке десанта на Осмуссар.

На следующий день ровно в 12 часов над островом взвилось боевое Красное знамя нашей Родины, символ свободы и мужества. Это был ответ героических защитников фашистам. Одновременно все артиллерийские орудия открыли интенсивный огонь по врагу. В первые минуты противник молчал, затем тоже ответил артиллерийским огнем. Немецкие батареи били по кирке, стремясь разрушить ее и вместе с ней сбить Красное знамя. Но напрасно. Несколько дней фашистская артиллерия совместно с авиацией обрушивала на остров тонны металла. Надежные укрытия защищали его гарнизон. Ни техника, ни орудийные расчеты потерь не имели.

14 ноября задолго до рассвета артиллерия врага снова

открыла огонь. Видимо, противник подтянул новые батареи. Тысячи снарядов опять Летели на остров. После 8 часов утра дальномерщики гарнизона обнаружили 18 больших моторных катеров, которые шли в сторону острова. По предварительным расчетам, они могли иметь на борту до тысячи солдат. Вскоре катера направились к намеченным фашистами местам высадки. Капитан Вержбицкий некоторое время выжидал, чтобы в бой смогли вступить орудия и меньшего калибра. Когда катера противника подошли на расстояние около 60 кабельтовых (примерно 11 км), открыли огонь зенитчики старшего лейтенанта П. Л. Сырма. Затем в бой вступили орудия капитана А. Н. Панова. Наконец, огонь открыли 180-миллиметровые орудия И. Т. Клещенко. Один за другим взлетали на воздух вражеские катера. Поверхность залива покрылась бросавшимися в воду фашистами. Шесть катеров пошли на дно, несколько, сильно поврежденных, выбросились позднее на берег у мыса Шпитхамн.

Мощная артиллерийская оборона, созданная самоотверженным трудом защитников Осмуссара, отличная выучка артиллерийских расчетов, мужество, проявленное доблестным гарнизоном, сделали свое дело: очередная попытка противника подавить сопротивление героев провалилась.

В сообщении Советского информбюро от 19 ноября 1941 года отмечалось:

"Береговые батареи Балтийского флота отразили попытку немцев высадить десант на остров О. Метким огнем советские артиллеристы потопили 6 катеров с солдатами противника".

"Чувство гордости присуще всем оставшимся в живых, - писал в письме ко мне командир башни Митрофанов. - Мы гордимся героическими делами своих соратников, погибших в боях с заклятыми врагами Родины и не щадивших своей жизни в борьбе с ними. Мы гордимся тем, что нам выпала честь быть членами замечательного боевого коллектива защитников Осмуссара. Несмотря на тяжелую обстановку, настроение личного состава оставалось бодрым, боевые повреждения немедленно устранялись, ежедневно появлялись новые сооружения, делавшие оборону острова еще крепче, еще неприступнее. В бою краснофлотцы и младшие командиры проявляли мужество и отвагу, высоко держали боевой авторитет Краснознаменной Балтики".

Активность артиллерии-противника снизилась. А тактика его осталась старой: "редкий огонь на изнурение". Но этот огонь был не опасен, он велся почти всегда в одно и то же время и одинаковым количеством снарядов. Командир дивизиона приказал совершенствовать противодесантную оборону острова,

ибо враг не отказался от мысли овладеть им. В это время по приказу Ставки корабли Балтийского флота продолжали эвакуировать гарнизон Ханко, а Осмуссар прикрывал своим огнем переходы боевых и транспортных кораблей от возможного воздействия противника. Помимо отражения попыток врага высадиться на остров батареи с момента ввода их в строй провели до 70 стрельб по береговым и подвижным целям противника на море.

Не исключено, что стойкость защитников Осмуссара была одной из причин пассивности немецко-фашистских и финских надводных кораблей в течение тех полутора месяцев, когда мы вывозили защитников Ханко.

По приказу командира военно-морской базы Ханко эвакуация гарнизона на Осмуссаре началась 22 ноября. К этому моменту на острове находилось чуть более тысячи человек. Капитан Вержбицкий получил приказ эвакуировать на Ханко в первую очередь больных, раненых и тех, кто не связан непосредственно с обороной острова. Вместе с личным составом вывозилось все носимое оружие, боеприпасы, продовольствие. Фортификационные сооружения были уничтожены.

Гангутцы возвращаются в Ленинград

Оборона Ханко, как и Севастополя, Одессы, Таллина, относится к числу операций Советских Вооруженных Сил, сыгравших важную роль в первом периоде войны. Оборонительные действия наших войск и флота замедляли наступление немецко-фашистских армий на ряде направлений советско-германского фронта, наносили значительные потери врагу.

Ни одна наша военно-морская база, несмотря на неблагоприятные условия, сложившиеся для Советского Союза в начале войны, не была с ходу захвачена противником ни с суши, ни с моря. Только после того как задачи обороны баз были выполнены, они оставлялись в связи с передвижением и изменением линии фронта по решению Верховного Главнокомандования.

Как правило, наши войска и силы флота уходили из военно-морских баз морским путем. Это было довольно сложно. В окружении превосходящих сил противника требовалось быстро погрузить на боевые корабли и транспортные суда и перевезти морем крупные контингенты войск, техники и вооружения. Часто перевозки осуществлялись в условиях господства авиации противника в воздухе и очень сложной минной обстановки на море. Именно в такой обстановке пришлось эвакуировать легендарный гарнизон Ханко.

Мы отдавали себе полный и ясный отчет в том, насколько трудна эта задача. Предстояло в сжатые сроки перевезти свыше двадцати тысяч человек с боевой техникой и всеми видами имущества. Флот располагал очень незначительными транспортными средствами и топливными ресурсами. На последнем участке пути Ханко - Ленинград и Кронштадт корабли и транспорты подвергались артиллерийскому обстрелу противника, занимавшего южный берег Невской губы.

И тем не менее откладывать эвакуацию было нельзя. Интенсивные, действия неприятеля в сентябре свидетельствовали о том, что на базу готовится решительное наступление. Еще более осложнилось положение с наступлением осенней непогоды и приближением ледостава. Стоило образоваться льду, и полуостров переставал быть неуязвимым с моря. Организовать же наличными силами прочную круговую оборону было невозможно. И помочь гарнизону было трудно: что мог дать Ленинград, блокированный вражескими войсками? Поэтому, как ни просил генерал С. И. Кабанов принять срочные меры для подвоза боезапаса, продовольствия, топлива и различных материалов для усиления обороны, мы думали о другом - об эвакуации Ханко. Этого требовала и острая необходимость пополнить войска Ленинградского фронта в связи с предпринятой врагом тихвинской операцией.

Решение об эвакуации было принято не сразу. Я неоднократно вел на эту тему продолжительные разговоры с А. А. Ждановым. В течение октября он неизменно отвечал, что нужно подождать. Лишь в конце месяца его позиция изменилась. Было это так. Я доложил ему, что на Ханко отправляется отряд базовых тральщиков с запасом бензина и медикаментами на борту. А. А. Жданов согласился с этим. После того как тральщики дошли до Ханко, я предложил Андрею Александровичу погрузить на борт батальон бойцов стрелковой бригады с личным оружием и доставить его на ораниенбаумский плацдарм, где исключительно велика была нужда в пополнении. Не знаю, что произошло, видимо, А. А. Жданов получил разрешение Ставки начать эвакуацию гарнизона Ханко, но мне было дано согласие на перевозку в Ленинград всего личного состава с техникой и запасами.

Расскажу о первом походе на Ханко. Подготовка к нему началась в середине октября 1941 года. Начальник штаба флота контр-адмирал Ю. Ф. Ралль совместно с командиром охраны водного района капитаном 2 ранга И. Г. Святовым и командирами базовых тральщиков, изучая возможность доставки на Ханко ста тонн бензина для истребителей, пришли к выводу, что горючее

можно перевезти в носовых соляровых цистернах тральщиков. Мысль эту подал И. Г. Святов. На обратном пути тральщики должны были по согласованию с командованием Ленинградского фронта вывезти раненых. В поход вышли три базовых тральщика со срезанными мачтами (чтобы уменьшить дальность обнаружения наших кораблей с береговых постов противника) и два катера-охотника с продовольствием, боеприпасами и медикаментами кроме основного груза - бензина для истребителей. Командовал отрядом капитан 3 ранга В. П. Лихолетов, военкомом был полковой комиссар Н. И. Корнилов.

Для сокращения времени перехода от Гогланда до Ханко тральщики шли без тралов. До маяка Кери во главе отряда шли, выполняя роль прерывателей минных заграждений, "БТЩ-203" (командир капитан-лейтенант М. Я. Ефимов) и "БТЩ-217" (командир старший лейтенант И. Я. Становое). Одному из них, "БТЩ-203", не суждено было дойти до Ханко. Он подорвался на мине и затонул.

Обстановка на сухопутном направлении базы благоприятствовала эвакуации: противник отвел к этому времени на Карельский перешеек значительную часть своих войск из состава ударной группировки "Ханко", резко сократил здесь действия артиллерии и авиации; корабли врага ограничивались несением дозоров, разведкой и эпизодическими нападениями на наши дозорные корабли.

На пути от Гогланда до Ханко наибольшую опасность представляли минные поля между мысом Юминда и Каллбодагрундом (средняя часть Финского залива) и между Хельсинки и Наргеном (севернее Таллина). И противник продолжал усиливать их. В районе Юминда, Каллбодагрунд только в сентябре противник поставил 958 мин и 700 минных защитников.

Можно видеть, что после прорыва флота из Таллина в Кронштадт противник два с половиной месяца выставлял все новые и новые минные заграждения. Всего же в Финском заливе с начала войны противник поставил 4631 мину и 3361 минный защитник.

Кроме того, на всем пути перехода существовала опасность обстрела наших кораблей береговыми батареями, атак авиации, торпедных катеров и подводных лодок. Враг находился в базах (Хельсинки, Котка, Порккала-Удд, Таллин), которые располагались на обоих берегах залива; расстояние от них до фарватера, которым шли наши корабли, составляло всего 8 - 12 миль. В этих условиях корабли при каждом переходе вынуждены были избирать новые пути, постоянно менять курсы. Почти все

маяки в Финском заливе не работали. Лишь на участке Кронштадт - Гогланд использовалась служба навигационного ограждения для обеспечения переходов.

Предварительное траление также было невозможно вести, так как в районе переходов господствовал противник. Поэтому оставалось единственное - проводка кораблей непосредственно за тралами базовых тральщиков, которые обеспечивали относительную безопасность движения за ними боевых кораблей и транспортов, большую скорость хода и скрытность.

Личному составу тральщиков, экипажам боевых кораблей и транспортов предстояли большие моральные и физические испытания, особенно при совместном плавании ночью, когда необходимо было сохранять свое место в походном порядке, поддерживать непрерывную связь друг с другом, быть в постоянной готовности к оказанию взаимной помощи.

План эвакуации гарнизона Ханко оформился не сразу. На Военном совете флота был рассмотрен порядок и очередность вывоза личного состава, обслуживающего персонала, техники, продовольствия и других материальных ценностей.

В ходе операции штаб флота скрупулезно анализировал все данные по обстановке, особенно минной, с учетом предыдущего похода разрабатывал рекомендации для предстоящего, которые утверждались Военным советом. В рекомендациях учитывалось, что путь между Гогландом и Ханко, 130 - 140 миль, корабли и суда должны проходить в темное время суток, чтобы не быть обнаруженными и не подвергаться ударам вражеской авиации и обстрелам крупнокалиберных батарей, установленных на острове Мякилуото, на мысе Юминда и в других пунктах.

Для оказания помощи кораблям и судам на случай подрыва на минах был создан специальный аварийно-спасательный отряд (командир капитан 2 ранга И. Г. Святов, военком бригадный комиссар Р. В. Радун), который с 27 октября базировался на остров Гогланд. В него входили тральщики, буксиры, спасательные суда, сторожевые и торпедные катера. Отряду вменялась в обязанность также перевозка с Гогланда в Кронштадт грузов и людей, которые окажутся на острове в результате спасательных действий.

На Гогланде сосредоточивались запасы горючего для торпедных и сторожевых катеров, которые не могли пройти от Кронштадта до Ханко за одну ночь. Сюда направлялись корабли при ухудшении погоды.

Кроме того, дневную стоянку кораблей у Гогланда могли частично прикрыть истребителями флота. Конечно, ни на какое прикрытие с воздуха кораблей и транспортов на переходах

Гогланд - Ханко и обратно мы тогда рассчитывать не могли. Во-первых, потому, что истребители, базировавшиеся в районе Ленинграда, обладали недостаточным радиусом действия и не могли прикрывать корабли и суда, находившиеся в боевых походах западнее Гогланда. Во-вторых, мы располагали тогда ограниченными ресурсами горючего. Короче говоря, корабли и транспорты в случае нападения вражеской авиации могли рассчитывать только на свою корабельную зенитную артиллерию и пулеметы.

Получив разрешение Ставки на эвакуацию всего гарнизона Ханко, мы вызвали в Кронштадт начальника штаба базы капитана 1 ранга П. Г. Максимова. Ему были переданы указания для командования базы о порядке эвакуации, после чего он возвратился на Ханко.

Общее руководство эвакуацией Военный совет флота оставил за собой, непосредственное командование отрядами было возложено на командующего эскадрой вице-адмирала В. П. Дрозда и военкома бригадного комиссара Ф. Г. Масалова.

Большую работу вел штаб базы. Основная ее цель состояла в том, чтобы сорвать попытки противника интенсивными обстрелами гавани и причалов нарушить погрузку. При получении извещения о выходе кораблей и транспортных судов из Кронштадта штаб базы каждый раз составлял план в нескольких вариантах. В плане предусматривалась погрузка войск и техники с причалов; погрузка войск на корабли, находившиеся на рейде; погрузка войск при сильном артиллерийском обстреле и воздействии авиации противника.

С приходом кораблей и судов в гавани Ханко приводилась в немедленную готовность часть береговой артиллерии. Благодаря этому, во время нахождения в базе они не получали повреждений от вражеской артиллерии. Случай с миноносцем "Сметливый", в носовое орудие которого попал снаряд, был исключением.

Оперативным обеспечением эвакуации, разведкой на морском театре, прикрытием на переходах кораблей и судов ведала специальная группа командиров штаба флота, которая подчинялась непосредственно начальнику штаба контр-адмиралу Ю. Ф. Раллю, находившемуся в Кронштадте.

На позициях в различных районах Финского залива были развернуты подводные лодки, обеспечивали эвакуацию также части минно-торпедной и бомбардировочной авиации и береговая артиллерия. Особенно детально продумывалась защита конвоев в Невской губе. Когда корабли входили в губу, в готовность приводились корабельные, береговые и железнодорожные батареи; в любой момент они могли вступить в бой с вражеской

артиллерией. На аэродромах в это время дежурили самолеты-ночники.

30 октября по моему приказу в Кронштадте был сформирован для перевозки войск отряд боевых надводных кораблей в составе эскадренных миноносцев "Стойкий" (командир капитан 3 ранга Б. П. Левченко) и "Славный" (капитан 2 ранга М. Д. Осадчий), минного заградителя "Марти" (капитан 1 ранга Н. И. Мещерский), четырех базовых тральщиков - 207, 210, 215, 217 и пяти сторожевых катеров из дивизиона капитан-лейтенанта М. В. Капралова. Командовал отрядом вице-адмирал В. П. Дрозд. 31 октября отряд вышел к Гогланду. Для оперативного обеспечения переходов на позициях в устье Финского залива находились подводные лодки "С-9" (капитан-лейтенант С. А. Рогачевский) и "Щ-324" (капитан-лейтенант Г. А. Тархнишвили), а в районе Таллина - "С-7" (капитан-лейтенант С. П. Лисин).

Днем 1 ноября отряд находился уже на рейде у Гогланда. Здесь командующий эскадрой В. П. Дрозд лично передал И. Г. Святову решение Военного совета об эвакуации Ханко. И. Г. Святову предписывалось оставаться на Гогланде, привлечь в состав отряда прикрытия все корабли и катера соединения охраны водного района, которым он командовал. В тот же день вечером отряд В. П. Дрозда вышел из Гогланда и 2 ноября без потерь пришел на Ханко.

Немедленно началась погрузка. Корабли отряда неоднократно обстреливались артиллерией противника. Вечером отряд вышел в обратный путь. Возвращение проходило в гораздо худших условиях. В тралах тральщиков и параван-охранителях миноносцев взорвалось 16 мин. Один из взрывов произошел в непосредственной близости от минного заградителя "Марти", котлы на корабле сдвинулись с фундамента, часть помещений затопило, был погнут шток цилиндра высокого давления, нарушен режим работы главных машин. Еще от одного взрыва на "БТЩ-210" (командир старший лейтенант С. В. Панков) деформировалась палуба в кормовой части. Била по кораблям и артиллерия противника с мыса Юминда. Тем не менее 3 ноября отряд уже стоял на Гогландском рейде, а еще через день пришел в Кронштадт, доставив 4230 бойцов и командиров с вооружением и боеприпасами, а также два дивизиона полевой артиллерии. От маяка Толбухин до Ленинграда корабли двигались во льдах толщиной до 10 сантиметров.

Еще до возвращения отряда вице-адмирала В. П. Дрозда из Кронштадта на Ханко был направлен новый отряд боевых кораблей в составе эскадренных миноносцев "Суровый" (командир капитан 3 ранга М. Т. Устинов) и "Сметливый" {капитан 2 ранга

В. И. Маслов), четырех базовых тральщиков, четырех морских охотников, четырех торпедных катеров. Командовал отрядом капитан 2 ранга В. М. Нарыков. Выйдя в поход 3 ноября, отряд благополучно достиг Ханко. Этому помогала исключительно благоприятная погода. Луна и штиль были такие, что плавающие мины замечали за 50 - 70 метров.

Приняв бойцов и технику, миноносцы и тральщики вышли в Кронштадт. На борту "Сметливого" находилось 560 человек, на борту "Сурового" - 507, на тральщиках - по 260 человек. Вскоре погода резко ухудшилась, небо затянуло тучами, поднялся ветер норд-вестовой четверти силой пять-шесть баллов. Эта неприятность обернулась бедой при форсировании минного поля. В одиннадцати милях к северо-западу от Наргена в параван-тралах начали взрываться мины. Около полуночи одна из мин взорвалась в параван-трале миноносца "Сметливый". Исправляя повреждения, он несколько отстал. Вскоре с эсминца донесли командиру отряда, что повреждения исправлены, корабль продолжает движение. Однако через несколько минут он подорвался на второй мине. Взрывной волной оторвало полубак, погибли командир корабля В. И. Маслов, военком С. В. Щеглов, командир дивизиона А. И. Заяц.

После гибели командира экипаж эсминца возглавил старший лейтенант П. И. Иванов. Он приказал всем перейти на борт подошедших к эсминцу тральщика 205 и катеров морских охотников. Через десять минут взорвалась третья мина... 80 членов экипажа и 270 эвакуированных воинов были сняты с гибнущего корабля. Потеряв "Сметливого", отряд 5 ноября прибыл на Гогланд и перешел в Кронштадт.

Всегда переживаешь, когда узнаешь о том, что кто-то погиб или умер; вдвойне бывает тяжко, когда из жизни уходит человек, с которым встречался, служил или работал. Я близко знал Виктора Ивановича Маслова. Это был хороший военный моряк, прекрасный товарищ, рассудительный и спокойный человек. В 1935 - 1936 годах, когда мне довелось командовать эскадренным миноносцем "Яков Свердлов", В. И. Маслов был флагманским минером в составе того же соединения, куда входил и этот корабль. Довольно часто Виктор Иванович выходил в море на "Якове Свердлове" для практических торпедных стрельб и минных постановок, обучая личный состав корабля, в том числе и командира, лучшему использованию этого грозного оружия. За высокие показатели в боевой и политической подготовке в 1935 году Военный совет признал "Якова Свердлова" лучшим надводным кораблем в составе флота. Немалая заслуга в этом принадлежала В. И. Маслову.

... Однако, несмотря на потери, задачу надо было выполнять. 9 ноября из Кронштадта к Гогланду вышел еще один отряд кораблей. В его состав входили эсминец "Стойкий" (командир капитан 3 ранга Б. П. Левченко), лидер "Ленинград" (капитан 3 ранга Г. М. Горбачев), минный заградитель "Урал" (капитан 2 ранга И. Г. Карпов) и транспорт "Жданов" (обеспечивающий капитан 1 ранга Н. И. Мещерский). Их переход обеспечивали пять базовых тральщиков и четыре морских охотника. Возглавлял отряд опытный моряк, командир линейного корабля "Октябрьская революция" контр-адмирал М. З. Москаленко, поднявший свой флаг на эсминце "Стойком", военкомом был полковой комиссар В. В. Смирнов. Поздно вечером 10 ноября отряд направился от Гогланда к Ханко. Ветер усилился до семи баллов, резко ухудшилась видимость. Походный порядок кораблей нарушился, они не могли идти за тральщиками. В районе маяка Родшер (к западу от Гогланда) пришлось стать на якорь.

Сложная гидрометеорологическая обстановка заставила командира отряда вернуть все корабли на рейд Гогланда, куда они и пришли утром 11 ноября. Следует признать, что командование и штаб флота допустили ошибку, разрешив отряду выход в столь неблагоприятную погоду. (Начальник штаба флота запретил впредь выходить кораблям при ветре свыше четырех баллов.) Вечером отряд вновь вышел в море.

Порывистый ветер и высокая волна сильно затрудняли тральщикам идти строем уступа, это сводило почти на нет все меры противоминного обеспечения идущих за ними кораблей. В 22 часа 30 минут в левом параван-охранителе лидера "Ленинград", вышедшего за пределы протраленной полосы, взорвалась мина. Гирокомпас и лаг вышли из строя, носовая часть корпуса получила незначительное повреждение, но лидер продолжал движение. В 0 часов 23 минуты в параван-охранителе взорвалась вторая мина, были повреждены левая машина и корпус корабля. Командир лидера приказал застопорить машины. Вместе с ним остановился транспорт "Жданов", шедший ему в кильватер. Командир отряда не заметил этого, корабли продолжали движение. Вскоре лидер "Ленинград" стал на якорь, командиру отряда была послана телеграмма:

"Дважды подорвался на мине. Пробоины в первом отделении, в центральном посту, четвертом погребе, компас, лаг вышли из строя. С трудом справляюсь с откачкой воды. Самостоятельно идти не могу. Нуждаюсь в помощи. Стал на якорь".

Давая телеграмму, командир лидера "Ленинград" капитан 3 ранга Г. М. Горбачев не проверил, насколько серьезны повреждения. Сделав это, он, возможно, не стал бы, поднимать тревогу, так как серьезных оснований для нее не было. Его поспешные действия привели к неправильной оценке обстановки командиром отряда, а потом и к потерям.

Получив телеграмму с лидера, контр-адмирал М. З. Москаленко приказал отряду лечь на обратный курс и идти на помощь. Решение неправильное, в подобных условиях ни в коем случае нельзя менять курс, по существу это означает уклонение от выполнения основной задачи. Тем более что можно было поручить оказать помощь аварийно-спасательному отряду И. Г. Святова, который базировался на рейдах Гогланда.

Дальнейшее развитие событий было драматическим. Два тральщика, направившиеся для оказания помощи, от взрывов мин остались без тралов. При этом они потеряли ориентировку и не смогли, найти лидер.

Видя, что на помощь никто не приходит, Г. М. Горбачев снялся с якоря, но, так как гирокомпас работал плохо, обратился

к командиру транспорта "Жданов" с просьбой идти головным, следуя к Гогланду. И это его решение было ошибочным. Если, идя на запад, лидер с параван-охранителем создавал некоторое противоминное прикрытие для имеющего глубокую осадку транспорта, то теперь транспорт, не располагавший никакими средствами защиты от мин, мог надеяться только на счастливый случай. Но чуда не произошло. В 5 часов утра транспорт "Жданов" подорвался на мине и через 8 минут затонул. Команду спасли. Лидер снова стал на якорь, а затем подошедший "БТЩ-211" привел его на Гогланд. Между тем отряд контр-адмирала Москаленко, повернувший на обратный курс почти с траверза Таллина (до Ханко оставалось 55 миль), попал на плотное минное заграждение. Базовые тральщики начали подсекать мины. Корабли и суда растянулись, управление отрядом нарушилось. Только в первой половине дня 12 ноября отряд снова сосредоточился у Гогланда. Эсминец "Стойкий" и лидер "Ленинград" получили разрешение уйти в Кронштадт. На смену им пришли эсминцы "Суровый" (командир капитан 3 ранга М. Т. Устинов) и "Гордый" (капитан 3 ранга Е. Б. Ефет), базовые тральщики 206 и 207. Вечером 13 ноября отряд вышел с рейда Гогланда. Вскоре "Суровый" подорвался на мине.

Свежий ветер после недавнего шторма буквально гнал по поверхности моря мины. Командир подводной лодки "Л-2", находившейся в окружении мин, решил встать на якорь, но это не спасло ее. Раздалось один за другим несколько взрывов, и лодка затонула. Капитан 1 ранга Н. И. Мещерский с минного заградителя "Урал", приказал эсминцу "Гордый" следовать головным за тральщиком 215. С эсминца "Суровый" не было вестей, он продолжал оставаться там, где подорвался, в его распоряжении находились также два базовых тральщика. Отряд продолжал настойчиво идти на запад. В 3 часа 30 минут подорвался на мине и начал тонуть эсминец "Гордый". Тральщику удалось снять с него часть команды. Сопровождаемый морским охотником, утром 14 ноября тральщик 215 пришел на Ханко, приведя за собой минный заградитель "Урал".

Тяжела была потеря эсминца "Гордый". Командовал им прекрасный военный моряк капитан 3 ранга Е. Б. Ефет. Я лично знал его. Ефет считал себя потомственным моряком, он родился и вырос в Евпатории, работал на заводе "Красный путиловец" в Ленинграде. В 1930 году поступил в Военно-морское училище имени М. В. Фрунзе. Здесь он стал членом Коммунистической партии. Успешно закончив училище, Евгений Борисович плавал штурманом на эсминце "Ленин", помощником, а затем командиром на тральщике "Клюз". Он любил море, морскую

службу, мог сутками не сходить с мостика, отлично управлял маневрами, увлекался историей военно-морского флота.

В 1939 году Ефета назначили командиром эсминца "Карл Маркс", он принимал со своим кораблем активное участие в войне против белофиннов, двенадцать членов экипажа были награждены орденами и медалями. Ефет был удостоен ордена Красного Знамени. Накануне Великой Отечественной войны Евгений Борисович стал командиром эскадренного миноносца "Гордый". Он знал настроение своих людей, любил общаться с ними, воспитывал у них стремление к подвигу, к прославлению военно-морского флага.

Под стать командиру был военком эсминца батальонный комиссар Д. И. Сахно. В 1936 году он окончил Военно-политическое училище имени Энгельса. Уже спустя четыре года получил назначение военкомом эсминца "Энгельс". В июле 1941 года эсминец попал под удары вражеской авиации. Одна из бомб сильно повредила корпус корабля. В эти часы Сахно вместе с краснофлотцами заделывал пробоины и щели в разорванных бортах, подбадривая личный состав. "Энгельс" пришел своим ходом в Таллин, после чего был направлен на ремонт в Кронштадт, но до базы он не дошел. Подорвавшись на минах, эсминец погиб. Комиссар вместе с командиром последними сошли с корабля. Получив назначение на "Гордый", Д. И. Сахно с присущей ему энергией и деловитостью быстро вошел в жизнь нового коллектива.

И вот жизнь этих отличных военных моряков, настоящих большевиков командира корабля Е. Б. Ефета и комиссара Д. И. Сахно, - так же как и жизнь их боевых друзей, трагически оборвалась.

В ноябре противник поставил несколько новых минных заграждений, и поэтому Военный совет флота решил вывозить защитников Ханко на небольших кораблях тихоходных тральщиках, сетевых заградителях и канонерских лодках, - хотя при этом сроки завершения эвакуации отодвигались. И. Г. Святову было приказано использовать все пригодные для эвакуации тральщики и сторожевые суда своего соединения. Роль этого толкового командира возросла, фактически он стал руководителем эвакуационных сил.

19 ноября с рейда Гогланда на Ханко вышел отряд, в состав которого входили сетевой заградитель "Азимут", сторожевой корабль "Вирсайтис" и тихоходные тральщики "Клюз", 58, 35, 42. Возглавлял отряд командир дивизиона тральщиков капитан 3 ранга Д. М. Белков, военкомом был батальонный комиссар В. А. Фокин.

Идти было очень трудно: дул сильный южный ветер, шел снег. Небольшие корабли не имели гирокомпасов и лагов, с трудом определяли свое место в море. Тем не менее на следующий день отряд прибыл на Ханко. От Гогланда корабли по указанию И. Г. Святова шли для ускорения движения без тралов и несколько измененным, нежели первые отряды, курсом - прижимались к финским шхерам.

21 ноября отряд Д. М. Белкова отправился в обратный путь. Кораблей стало больше: "Азимут", "Вирсайтис", пять тральщиков и транспорт "Майя" тыла флота. Из-за ветра, достигавшего семи баллов, шли без тралов. В ночь на 22 ноября "Азимут" (командир капитан 2 ранга А. Ф. Цобель) столкнулся с плавающей миной, подорвался и затонул со всем личным составом. Такая же судьба постигла и "ТЩ-35" "Менжинский". Остальные корабли и транспорт "Майя" благополучно пришли в Кронштадт, доставив с Ханко более 1500 красноармейцев и командиров и 520 тонн продовольствия.

Удачным был поход на Ханко транспорта 548, сторожевого корабля "Коралл", тральщика "Ударник" и двух морских охотников под командованием капитан-лейтенанта Г. С. Дуся (военком батальонный комиссар Банников); корабли пришли в пункт назначения 23 ноября. В этот же день на Ханко вышел отряд капитана 3 ранга Д. М. Белкова в составе сторожевых кораблей "Вирсайтис" и 18, тральщиков 42 и "Клюз" и двух морских охотников. С Ханко с ними шел также транспорт "Минна". Обратный путь был не столь успешным. Тральщик "Клюз" (командир лейтенант Ф. Д. Шалаев) подорвался на мине и затонул в течение четырех минут: из-за взрыва образовался большой дифферент на нос, оголились винты, и корабль почти вертикально ушел под воду, спасти его было невозможно.

Сутками позже сюда пришел и отряд капитан-лейтенанта П. В. Шевцова в составе транспорта 538, "БТЩ-210", канонерской лодки "Волга", сторожевого корабля "Вирсайтис", тральщика "Ударник" и двух морских охотников.

В конце ноября в гаванях Ханко сосредоточилось около 15 боевых кораблей, 2 транспорта, 8 катеров и 4 буксира. Командир базы, учитывая остроту и ответственность момента, составил специальный план отхода частей с занимаемых островов и позиций, их прикрытия, а также уничтожения ценных объектов. Отход и погрузку планировалось начать 30 ноября и провести в течение двух с половиной суток.

Группы прикрытия начали отходить с переднего края в 16 часов 2 декабря на машинах с таким расчетом, чтобы прибыть к пунктам погрузки к 18 часам. Последними отходили 150 саперов

и 50 подрывников, минировавших дорогу и устанавливавших "сюрпризы". Отдельные части противника, видимо обнаружив отход наших гарнизонов, начали занимать острова и вести пулеметный обстрел отходящих войск.

Грузились так, чтобы на Ханко не осталось ни одного человека и врагу не досталось ничего ценного. Транспортные возможности кораблей и судов пришлось намного превысить. Погрузка была предельно плотной, никакими нормами, разработанными в мирное время, не измерить.

В воздухе непрерывно патрулировала истребительная авиация, прикрывая отход войск с островов и позиций и погрузку на корабли и транспорты. Так продолжалось до конца светлого времени 2 декабря. В сумерках все исправные самолеты-истребители были до предела заправлены горючим: дальность перелета до ближайшего аэродрома составляла более четырехсот километров. Сняв все, что только возможно, с самолетов и взяв дополнительно баки с горючим, каждый летчик посадил за броневую спинку своего одноместного истребителя техника. Как? Трудно себе представить. Но долетели и летчики и техники. Все самолеты, кроме одного, благополучно приземлились в Кронштадте. Среди летчиков, защищавших небо Ханко, были те, кто потом стал Героем Советского Союза, - А. К. Антоненко (он погиб 26 июля при посадке на аэродром Ханко), П. А. Бринько, Л. Г. Белоусов, А. Ю. Байсултанов, М. Я. Васильев, В. Ф. Голубев, Д. М. Татаренко, Г. Д. Цоколаев, Е. Т. Цыганов.

На аэродроме героев-летчиков встречали члены Военного совета флота.

Вечером 2 декабря, в 21 час 30 минут, вышел из Ханко основной отряд, которым командовал вице-адмирал В. П. Дрозд. На катерах уходило командование базы. В числе последних, кто покидал Ханко, были генерал-лейтенант С. И. Кабанов и дивизионный комиссар А. Л. Расскин. В голове колонны шли 6 базовых тральщиков, затем следовали миноносец "Стойкий", турбоэлектроход, миноносец "Славный", замыкал колонну "БТЩ-217". В охранении находилось 7 морских охотников и 4 торпедных катера, периодически сбрасывавших противолодочные бомбы. Корабли двигались со скоростью 13 узлов.

Через три с половиной часа хода в тралах головного "БТЩ-218" почти одновременно взорвались две мины, и оба его трала оказались перебитыми. Вскоре были перебиты оба трала у "БТЩ-211", а затем и у "БТЩ-215". Это был наиболее ответственный момент за весь переход; все, возможно, закончилось бы благополучно, если бы командиры, зная о предстоящем пересечении опасного района, подтянули корабли,

точно соблюдали походный порядок. Транспортный турбоэлектроход со "Славным" отстал и трижды с небольшими промежутками подорвался на минах.

"Славный", имевший на борту около 700 человек, опасаясь подрыва, отошел от транспорта и стал на якорь. Базовым тральщикам 205 и 217 было приказано протралить район вокруг транспорта. Вскоре в 100 метрах от "Славного" была подорвана мина. Когда район был очищен, "Славный" начал подходить к турбоэлектроходу, чтобы взять его на буксир. Однако под носовой частью судна произошел четвертый, самый сильный взрыв. Буксирный конец был перебит. Вдобавок ко всему батарея Мякилуото открыла огонь. И то ли снаряд попал, то ли от нового взрыва мины на транспорте сдетонировали снаряды, была разрушена палуба, некоторые надстройки и часть ходового мостика.

"Славный" снова отошел от турбоэлектрохода и стал на якорь. К борту транспорта стали подходить базовые тральщики, несмотря на перегруженность (на борту каждого находилось свыше 300 человек), они начали снимать с него бойцов. Тральщик 205 принял на борт около 200 человек, 217 - свыше 600, 207 - свыше 100, 211 и 215 - около 500 человек, морские охотники сняли около 400 человек. Всего было снято 1740 человек.

Оставшийся на турбоэлектроходе личный состав предполагали снять с помощью кораблей аварийно-спасательного отряда капитана 2 ранга И. Г. Святова, который получил мое приказание выйти в море для оказания помощи турбоэлектроходу: "Людей снять, судно потопить!".

После получения данных от наших самолетов-разведчиков о нахождении турбоэлектрохода и учитывая, что посылка отряда Святова без прикрытия и с воздуха и с моря не обеспечена и может привести еще к большим потерям, Военный совет флота принял решение возвратить с моря отряд Святова на рейд Гогланда. К тому же наступала ранняя суровая зима, нужно было все корабли и суда с острова Гогланда возвратить в Кронштадт и Ленинград, куда без помощи ледоколов попасть уже было невозможно.

Свыше месяца корабли Балтийского флота ходили к Ханко и обратно, выполняя поставленную Верховным Главнокомандованием задачу эвакуировать героический гарнизон. Всего с 23 октября по 5 декабря 1941 года совершено 11 боевых походов, лишь два из них оказались неудачными: корабли вернулись на Гогланд, по тем или иным причинам не выполнив задания.

66 боевых кораблей, сторожевых и торпедных катеров, 22

вспомогательных судна, ледоколы, транспорты, спасательные суда, буксиры, катера принимали непосредственное участие в операции. Личный состав кораблей и судов на всех этапах эвакуации ханковцев проявлял исключительное мужество, героизм и самоотверженность.

В тяжелейших условиях наши корабли и транспорты вывезли с Ханко в Ленинград около 23 тысяч человек со стрелковым оружием, легкой и зенитной артиллерией, боеприпасами, а также 1700 тонн продовольствия. Эшелонированное выполнение эвакуации позволило до конца сохранить прочную оборону на Ханко, обеспечить отвод войск без потерь.

Военный совет Ленинградского фронта на специальном заседании обсудил итоги героической обороны военно-морской базы Ханко и эвакуации гарнизона кораблями Балтийского флота. По войскам фронта был издан приказ. В нем говорилось:

"Военным советом Ленинградского фронта Краснознаменному Балтийскому флоту была поставлена задача - провести эвакуацию гарнизона полуострова Ханко, пять с половиной месяцев боровшегося с фашистской нечистью.

Благодаря стойкости, мужеству краснофлотцев, командиров и политработников, эскадры КБФ, отряда заграждения, отряда траления, отряда катеров морских охотников, торпедных катеров, команд транспортов и летчиков-истребителей эта большая и ответственная задача Балтийским флотом решена. Несмотря на упорное противодействие противника, сквозь минные поля, артиллерийский огонь, шторм и туман героический гарнизон полуострова доставлен на Родину моряками-балтийцами.

Товарищи гангутцы! Вашим мужеством, стойкостью и упорством гордится каждый советский патриот. Используйте весь свой боевой опыт на новом участке фронта в славных рядах защитников города Ленина. Товарищи балтийцы! Вы показали образцы стойкости и упорства в выполнении поставленной перед вами задачи. С такой же настойчивостью бейте врага до полного его уничтожения. За отличное выполнение поставленных задач личному составу кораблей КБФ объявляю благодарность. Желаю вам новых подвигов, новых боевых удач по разгрому и истреблению гитлеровских бандитов".

Влившись в состав войск Ленинградского фронта, защитники Ханко с честью поддерживали боевые традиции Красного Гангута. Родина не забыла мужественного подвига защитников Ханко. Вскоре после окончания Великой Отечественной войны в Ленинграде по проекту архитектора В. И. Каменского на улице, носящей имя декабриста Пестеля, напротив церкви, построенной как памятник в честь знаменитой победы Петра I в 1714 году над

шведским флотом у полуострова Гангут, сооружен памятник в честь защитников Ханко. Архитектор умело использовал торцевую стену четырехэтажного дома, расположенного по оси улицы. Белоснежная стена, украшенная строгой лепкой, изображающей знамена, серп и молот, форштевень корабля, превратилась в монументальную мемориальную доску. На ней надпись: "Слава великому советскому народу! Доска воздвигнута в честь героической обороны полуострова Ханко (22 июня - 2 декабря 1941 г.) в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 гг. Слава мужественным защитникам полуострова Ханко!"

На Балтике начинается зима

В минувшей войне не было более сложного и трудного для действий подводных лодок морского театра, чем Балтийское море. И все же, несмотря на трудности, на сложность нашего положения под Ленинградом, балтийские подводники продолжали и глубокой осенью выходить из Кронштадта. Они форсировали минные заграждения в Финском заливе и активно действовали на коммуникациях противника в Балтийском море, срывая оперативные перевозки войск, боевой техники, оружия, перевозки сырья из Швеции.

В ноябре успешно ставила мины на подходах к Бьёркезунду подводная лодка "Лембит" под командованием старшего лейтенанта А. М. Матиясевича. "Лембит" вошла в состав Балтийского флота в 1940 году (раньше принадлежала буржуазной Эстонии). А. М. Матиясевич был назначен на "Лембит" в июле 1941 года помощником командира, а в сентябре был утвержден командиром. В юности Алексей Михайлович был моряком советского торгового флота, позднее он окончил штурманское училище и сдал экзамен на капитана дальнего плавания, водил суда в порты многих стран, бороздил все океаны, зимовал в Арктике. Перед войной А. М. Матиясевича призвали на Военно-Морской Флот, он прошел соответствующую переподготовку; опыт плавания на торговых судах позволил ему быстро освоить управление подводной лодкой. Установив правильные взаимоотношения с личным составом, Матиясевич быстро подготовился к решению боевых задач.

Как стало известно, на выставленных "Лембитом" минах подорвалось специальное судно финского военно-морского флота. Осенней штормовой ночью, предельно загрузившись снарядами, вышла из Кронштадтской гавани подводная лодка "С-7" капитан-лейтенанта С. П. Лисина. Она скрытно подошла к вражескому берегу в Нарвском заливе и на рассвете 7 ноября открыла огонь с предельной скорострельностью по железнодорожной станции. Вызвав большие пожары горючего на

складах, "С-7" вернулась в базу. Военный совет флота поздравил подводников с выполнением боевой задачи.

Всего за лето и осень подводники 79 раз выходили в море для выполнения боевых заданий. Противник знал о боевых походах подводных лодок и, остерегаясь их, держал свои крупные надводные корабли в базах. Тем не менее торпедами и артиллерией подводники уничтожили вражескую подводную лодку и около 20 транспортов; к этому нужно добавить несколько десятков транспортов и боевых кораблей, выбывших из строя от подрыва на минах, поставленных лодками. Свобода плавания для врага в течение всей осенне-зимней кампании 1941 года на Балтике была нарушена.

Наши подводные лодки выходили в море даже тогда, когда весь флот вынужден был перейти в Кронштадт и Ленинград, под стенами которого гремели напряженные бои. Подводники постоянно искали случая нанести противнику урон на море; уже повеяло суровой зимой, а балтийцы продолжали находиться в море, угрожая врагу. Штормы той осенью были особенно свирепыми. В боевых походах случались аварии и поломки механизмов; в штормовые ночи моряки спускались за борт в студеную воду исправлять повреждения. Лишь лед, сковавший Финский залив, заставил нас вернуть подводные лодки в базу.

В те месяцы закладывались основы успехов, которыми радовали нас подводники позднее.

К середине октября 1941 года огромные усилия защитников города на Неве позволили отбить осенний штурм фашистских войск, выдержать их массированные удары артиллерии и авиации.

Надводным кораблям и судам в это время предстояло выполнить важное задание командования фронта - осуществить перегруппировку соединений и частей 8-й армии с ораниенбаумского плацдарма в Ленинград. Сделать это нужно было одновременно с эвакуацией гарнизонов Ханко, островов Бьёркского архипелага и средней части Финского залива. Десятки тысяч бойцов с оружием и техникой должны были быть переброшены на новые для них участки фронта. Кроме того, флот, учитывая приближение зимы, доставлял в это время топливо, боеприпасы, продовольствие войскам на ораниенбаумском плацдарме, в Кронштадте и на островах Лавенсари, Сескар.

Противник, выйдя на берег Невской губы, мог теперь наблюдать за Морским каналом и кораблями, идущими из Ленинграда в Кронштадт и обратно, подвергать обстрелу места погрузки и выгрузки войск, техники, грузов. Началась борьба за

непрерывное действие Дороги жизни Ленинград - Кронштадт, продолжавшаяся до наступления ледостава.

Для перехода небольших кораблей и судов, а также подводных лодок в надводном положении было приказано проложить в северной части Невской губы, на максимальном удалении от побережья, занятого врагом, новый фарватер. С этим заданием отлично справилась гидрографическая служба флота. Новым фарватером пользовались до 1944 года.

Все делалось и для того, чтобы обеспечить нормальное использование фарватеров Кронштадт - Гогланд, которые почти на всем протяжении противник минировал. Специальный гидрографический отряд капитан-лейтенанта С. В. Братухина привел в действие все манипуляторные средства ограждения и радиомаяки, проявил изобретательность, чтобы создать скрытые, надежные средства ограждения.

Кроме того, при охране водного района была создана военно-лоцманская служба, в задачу которой входило сопровождение конвоев и отдельных кораблей.

Приступая к перевозкам, мы знали, что пути движения наших кораблей противнику известны. Кроме того, малые глубины в Невской губе позволяли плавать лишь кораблям и судам с небольшой осадкой и строго по фарватерам. Особенно важно было не допустить гибели транспорта или боевого корабля в Морском канале, так как в этом случае застопорилось бы вообще все движение из Ленинграда в Кронштадт и дальше в море.

Чтобы предотвратить такие случаи, с выходом судов и кораблей из Ленинграда и Ораниенбаума батареи Кронштадтского и Ижорского укрепленных секторов и железнодорожные батареи приводились в полную боевую готовность. На траверзе Нового Петергофа мы держали канонерскую лодку для стрельбы прямой наводкой по активным батареям противника. Тут же, в Невской губе, находился подвижной дозор сторожевых катеров. На аэродромах в полной готовности стояли бомбардировщики и истребители ВВС. В готовность приводилась зенитная артиллерия флота. В светлое время суток все средства обеспечения, в том числе боевые корабли, уходили либо в Кронштадт, либо в Ленинград.

В конце дня 15 октября к причалам Ораниенбаумского порта подошел первый небольшой отряд судов из Ленинграда - транспорты "Аретуза", "Пятилетка" и самоходная баржа. До этого противник нанес по порту сильный артиллерийский удар, который эффекта не имел. Погрузив на борт в течение трех с половиной часов около двух стрелковых батальонов, суда вышли в Ленинград и спокойно разгрузились. В эту же ночь в

Ораниенбаумский порт вошел следующий отряд транспорты "Скатус", "Труд" и самоходная баржа. Как и первый, он в короткий срок выполнил свою задачу. Каждую ночь отряды делали по два-три рейса. К 18 октября перевозка 191-й стрелковой дивизии в Ленинград была закончена.

Тут же в связи с тяжелой обстановкой потребовалось срочно начать вывоз с ораниенбаумского плацдарма нескольких дивизий и полевого управления 8-й армии. Поджимала наступавшая зима, она могла помешать выполнить поставленную задачу. На вывоз войск были задействованы все малые транспорты, самоходные баржи, буксиры и несамоходные баржи. Началось интенсивное движение по Морскому каналу и по вновь проложенным фарватерам под северным берегом Невской губы. Противник, зная точное расположение нашего основного фарватера, открывал огонь по заранее пристрелянным точкам. Наши артиллеристы и летчики не давали спуску врагу - на огонь одной его батареи отвечал десяток. Конвой и отдельные транспорты прикрывались плотными дымовыми завесами.

К 4 ноября перегруппировка шести стрелковых дивизий 8-й армии с боевой техникой в Ленинград была в основном завершена. Тыл армии вывозили в ноябре.

Обстановка в Невской губе к этому времени еще более осложнилась, быстро образовывался лед. Пришлось снять катера, находившиеся в дозоре; конвои на переходе в какой-то степени лишались прикрытия дымовыми завесами, уменьшились и без того скудные возможности маневра. Но задачу выполнили.

Через Ораниенбаум в Ленинград было доставлено 38 057 бойцов и командиров, более 1700 машин и тракторов, 309 орудий, свыше 6500 лошадей, много других грузов. Одновременно для пополнения частей Приморской группы войск мы перевезли из Ленинграда в Ораниенбаум 14 600 человек, 44 танка, 23 орудия, 3721 тонну боеприпасов, 4799 тонн продовольствия, 680 тонн горючего и 1000 тонн другого груза. Потери у нас были незначительные - буксир, три баржи, транспорт.

Благодаря тому, что флот в установленные сроки выполнил поставленную командующим фронтом задачу и войска, переброшенные с ораниенбаумского плацдарма, заняли позиции Невской оперативной группы по правому берегу Невы, а из резерва фронта переброшенные через Ладогу дивизии и бригада оказали поддержку 4-й и 54-й армиям. Волхов, Новую Ладогу и восточный берег Ладожского озера удалось удержать. Это позволило впоследствии обеспечить снабжение блокированного города, фронта и флота. Однако после эвакуации дивизий 8-й

армии на ораниенбаумском плацдарме осталось очень мало войск. Поэтому Военный совет флота решил направить сюда все снимаемые с островов Финского залива части и гарнизоны, в том числе гарнизоны островов Бьёркского архипелага. Штаб флота составил план эвакуации частей и подразделений Выборгского и Гогландского секторов береговой обороны. Материальную часть артиллерии и орудийные расчеты предполагалось частично использовать и для усиления юго-восточной части острова Котлин.

Авиация флота, корабельные соединения подготовились противодействовать попыткам противника нанести удар по конвоям на переходах, местам погрузки и выгрузки. Время переходов выбиралось с таким расчетом, чтобы наиболее опасные районы проходить в темное время суток.

Укрепляя оборону ораниенбаумского плацдарму и острова Котлин, мы надеялись организовать и в зимних условиях надежную оборону Ленинграда с моря, оградив себя от всяких возможных сюрпризов противника.

В тяжелых метеорологических условиях с 30 октября по 7 ноября в Кронштадт и Ораниенбаум незаметно и без потерь были вывезены гарнизоны островов Гогланд и Тютерс.

До окончания эвакуации с Ханко, которая продолжалась до декабря, на Гогланде оставалось около 400 человек. Если бы противник узнал о малочисленности нашего боевого состава на Гогланде, то мог бы небольшими силами захватить его и поставить все конвои, идущие на Ханко и обратно, в тяжелейшее положение. Ошибка могла дорого обойтись нам; к счастью, все окончилось благополучно.

Гарнизон Выборгского сектора береговой обороны был эвакуирован в течение полутора суток. В ночь на 31 октября четыре отряда кораблей под командованием капитана 2 ранга Ю. В. Ладинского у островов Пийсари, Тиуринсари и Бьёрке приняли людей, технику, запасы. Пятый отряд прикрывал погрузку от внезапного появления противника.

Осенние перевозки войск и техники, вообще переходы боевых кораблей и транспортных судов проходили в напряженной обстановке борьбы с вражеской артиллерией, авиацией и диверсионными группами. Врагу удавалось наносить нам урон. С наступлением ледостава ледокольные буксиры едва справлялись с перестановками кораблей на огневые позиции и выводом их из-под обстрела, сами рискуя попасть под огонь вражеских батарей.

Кроме артиллерии, противник интенсивно использовал ночные бомбардировщики. Наша истребительная авиация в это время поддерживала войска 54-й армии, отражавшей попытки

врага занять Волхов, и не могла прикрыть корабли и суда. 30 ноября вражеской авиации удалось потопить ледокол "Октябрь", транспорт "Скатус", тральщик 67, а 1 декабря - ледокол "Тасуя". Пытался противник расправиться и с "Ермаком", уже имевшим два попадания снарядов, однако тут дежурила группа самолетов-истребителей флота. Летчик Иван Цапов, заметив приближающиеся к ледоколу четыре немецких самолета, смело вступил в бой, сбил головную машину, остальных обратил в бегство. Экипаж ледокола послал летчику письмо, преисполненное чувства глубокой благодарности за поддержку в трудном походе.

Комсомолец Иван Цапов принимал участие еще в обороне Таллина. Он совершал по шесть-семь вылетов в день, атакуя гитлеровские самолеты, рвавшиеся к кораблям на рейде. За годы войны он совершил более 600 боевых вылетов, сбил лично и в групповых боях более 20 самолетов врага. Родина высоко оценила подвиг балтийского летчика. Ему присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

Затем начались потери от мин. 24 ноября из Кронштадта в Ленинград вышел конвой под командованием капитана 2 ранга Ф. Л. Юрковского в составе ледоколов "Волынец", "Октябрь", лидера "Ленинград", минного заградителя "Урал" и транспорта "Пятилетка" с войсками. В районе Каменной банки головной ледокол "Волынец" подорвался на мине. Через восемь минут он вторично подорвался на двух минах. Благодаря героическим усилиям экипажа "Волынец" вместе со всем отрядом дошел до Ленинграда. Но ледокол, так необходимый для проводки судов, вышел из строя.

6 декабря лыжники обнаружили на фарватере Морского канала свежие проруби и детали для крепления мин. От проруби по направлению к Петергофу шел след саней. Было ясно, что противник поставил мины на дно канала. Две мины наши люди подорвали, но их, как выяснилось 9 декабря, было больше. В этот день по каналу следовал "Ермак" с миноносцем "Стойкий" на буксире. Третья мина взорвалась в 20 с лишним метрах впереди ледокола. Взрывной волной и массой льда было ранено свыше 20 человек, один погиб. Ледокол получил сильную деформацию корпуса. 12 декабря на минах подорвался еще один линейный ледокол, правда, из строя он не вышел.

Упорные попытки врага сорвать движение кораблей и судов по каналу заставили нас принять специальные меры по его обороне на всем протяжении. Командиры военно-морских баз А. Б. Елисеев и Ю. А. Пантелеев усилили количество и боевой состав подвижных ночных разведывательных дозоров. На дамбе

Морского канала и на востоке острова Котлин находилось несколько рот лыжников, в районах Петергофа и Стрельны южнее фарватера были выставлены противопехотные минные заграждения. Начальник артиллерии флота контр-адмирал И. И. Грен организовал борьбу с батареями и прожекторами противника. В полной готовности находились ночные бомбардировщики. Эти меры лишили врага возможности минировать Морской канал. До конца 1941 года линейные ледоколы благополучно проводили корабли и суда в обоих направлениях.

В итоге работы наших кораблей, транспортов, озерных пароходов и барж, поддерживаемых авиацией и береговой артиллерией, в 1941 году всего было перевезено около 190 тысяч бойцов и командиров (из Таллина, Ханко, Койвисто, с ораниенбаумского плацдарма, с островов) для сосредоточения на опасных и важных направлениях обороны Ленинграда; 20 тысяч - для усиления обороняющейся 54-й армии под Волховом и более 14 тысяч - для усиления группировки войск, оборонявшей ораниенбаумский плацдарм. Кроме того, флот доставил более тысячи орудий, тысячи автомашин и тракторов и много различной боевой техники.

Конечно, перевозки войск и техники внешне не выглядели так эффектно, как боевые действия кораблей или авиации флота. Перевозки есть перевозки. Формально это даже не бой, не операция. Но хочу подчеркнуть: это был подвиг военных, торговых и речных моряков, подвиг, который позволил командованию фронта не только накопить резервы, но и сосредоточить их на главных участках. Благодаря этому удалось разгромить врага сначала на тихвинском, а затем и на волховском направлениях. Росла мощь фронта, увеличивались его маневренные возможности при ведении операций на приморском и приозерном направлениях, что для флота, пожалуй, было главным.

В числе островов, с которых мы вывозили людей осенью 1941 года, были Гогланд, Тютерс, Соммерс, расположенные в средней части Финского залива. И сейчас существуют разные взгляды на то, нужно ли было эвакуировать отсюда гарнизоны, оставлять острова противнику без боя. Я считал, что эвакуация в тех условиях была единственно правильным шагом. Никто из нас не знал, чем окончится наступление противника под Тихвином. Сложное положение войск 4-й и 54-й армий заставило командование Ленинградского фронта перебросить сюда сначала две дивизии и одну бригаду морской пехоты, а затем с ораниенбаумского плацдарма были вывезены еще шесть

стрелковых дивизий 8-й армии. Пусть не в полной мере, но их все же заменили почти 15 тысяч человек, снятых нами с Выборгского и Гогландского секторов. Кроме того, была значительно усилена (на 3000 человек) зимняя оборона Котлина и северных фортов, ибо никто из нас не знал, как поведет себя противник зимой, когда Невская губа превратится в сухопутный плацдарм.

И еще одно соображение. Гогланд с немногочисленным гарнизоном располагался далеко за линией фронта. У нас не было никакой возможности оказать ему помощь при наступлении противника из шхер, особенно зимой, когда по льду можно подойти к острову с любой стороны. Мы не располагали продовольствием, чтобы создать на острове запасы до мая 1942 года, не имели достаточного количества транспортных самолетов, чтобы снабжать гарнизон по воздуху. Вот почему Военный совет фронта утвердил наше решение.

Таким образом, самым западным форпостом обороны Финского залива стали острова Лавенсари и Сескар с небольшими гарнизонами под командованием полковника С. С. Молодцова. Кто из нас перед войной мог предположить, что в течение почти трех лет войны эти острова будут играть столь важную роль в обороне морских подступов к Ленинграду и выполнять сложные боевые и оперативные задачи! Ни в Военном совете, ни в штабе флота не Думали о вооружении этих островов и тем более о создании на них опорных баз.

В ходе войны стало ясно, что эти небольшие изолированные участки земли на западном рубеже обороны могут стать хорошим трамплином для нападения на морские пути врага. И было сделано все для того, чтобы здесь организовать надежную, неприступную оборону.

Низкий, открытый со всех сторон Сескар мы могли использовать ограниченно, но и на нем были установлены батареи, построены инженерные сооружения для зашиты от десантов.

Лавенсари имел хорошие бухты, где можно было устроить причалы для стоянки катеров всех типов. Здесь же отрабатывались учебно-боевые задачи.

Лесные заросли на Лавенсари укрывали штабы, батареи, противодесантные дзоты и бронеколпаки, жилье, медпункт. Строили все это быстро, хотя не было ни, штатных строителей, ни специальных механизмов.

Золотые руки военных моряков, морских пехотинцев, артиллеристов и подсобных рабочих, в том числе женщин, превращали Лавенсари в неприступную крепость. Недаром потом этот остров был назван Мощным.

Во время блокады я не один раз выходил на Лавенсари и Сескар на катере. Укрепления там начинались у самой воды. Все побережье было опутано заграждениями из колючей проволоки, установленными в несколько рядов с минами и фугасами, хорошо прикрывалось огнем орудий, минометов и пулеметов по заранее пристрелянным секторам. В узловых пунктах были созданы надежные доты и дзоты.

Оборона этих островов имела для нас очень важное значение на протяжении всей войны, вплоть до начала наступления Советских Вооруженных Сил. Опираясь на Сескар, Лавенсари, мы могли не только прикрывать свои морские пути, но и развернуть боевые действия на коммуникациях противника.

До наступления зимы опираясь на Лавенсари и Сескар, активно действовали в Финском заливе морские охотники и тральщики всех типов.

Я хочу подробнее рассказать об этих неутомимых тружениках моря. В свое время морские охотники создавались для истребления подводных лодок противника. Поэтому их основным оружием были глубинные бомбы. Пушки и пулеметы первоначально предназначались лишь для обороны. Но случилось так, что это оружие оказалось основным. Глазами и ушами на катерах являлась гидроакустическая аппаратура, которая прослушивала на морских глубинах вражеские подводные лодки по всему горизонту. Их моторы обеспечивали великолепную маневренность и высокую скорость. Отличными были корпуса, созданные на отечественных судостроительных заводах. Со временем на мостиках установили броневые щитки, выдали командирам стальные шлемы, усилили артиллерийское вооружение.

Морские охотники стали в Великую Отечественную войну лидерами "малой морской войны". Полностью оправдывая свое назначение истребителей подводных лодок, они широко использовались для охраны коммуникаций в средней и восточной части Финского залива вплоть до устья Невы, они держали под контролем и подходы к финским шхерам. Пожалуй, не было ни одного боевого похода или перехода, тем более боя на море, в котором морские охотники не принимали бы самого активного участия. Они высаживали десанты и разведчиков в тылах противника и вновь принимали их, подавляли огневые точки противника. Звенья охотников ходили в дозоры и охраняли протраленные фарватеры от новых минных постановок. С первых дней войны морские охотники вместе с торпедными катерами ставили минные банки в водах противника. Часто им приходилось вступать в бой с катерами и самолетами врага.

Наконец, морские охотники охраняли транспорты в конвоях, эскортировали подводные лодки до точки погружения и встречали их после боевых походов.

От начала белых ночей и до ледостава экипажи морских охотников вели в море насыщенную героическими схватками жизнь. Настоящий ратный подвиг совершили также экипажи морских, базовых и катерных тральщиков.

Один из лучших их командиров, Ф. Е. Пахольчук, начал свою опасную работу на Балтике еще в 1940 году. Командир отряда, а затем дивизиона катеров-тральщиков, он провел за тралами сквозь минные поля невиданной плотности сотни боевых кораблей и транспортов. Его дивизиону не раз приходилось пробивать фарватеры вблизи берега, занятого противником. Федор Пахольчук был известен на флоте как мастер по разоружению самых сложных образцов вражеских мин.

Хочется отметить талантливого организатора боевого траления, бесстрашного в боях командира В. К. Кимаева. Он личным примером воспитывал людей, учил их искусству воевать. Его маленькие катера-тральщики одними из первых вступили в схватку с врагом. День и ночь Василий Кузьмич неотлучно находился в своем дивизионе. До поздней осени тяжелого 1941 года дивизион Кимаева на морских подступах к городу Ленина нес дозорную службу, вел боевое траление, сопровождал транспорты.

В 1941 году цепочка фортов, опоясывающих остров Котлин, на котором стоит город Кронштадт, надежно прикрыла Ленинград с моря. Артиллерийского огня номерных, литерных фортов, а также Красной Горки и Серой Лошади, кораблей, расположенных в гаванях, фашисты боялись.

С сентября Кронштадт, как и корабли в его гаванях и на рейдах, подвергался многочисленным авиационным и артиллерийским ударам врага. В зоне бомбежек и обстрелов оказался один из основных объектов города - Морской завод. Только за два дня, 21 и 22 сентября, на его территории взорвалось около 40 вражеских бомб, имелись прямые попадания в корпуса цехов с оборудованием, нарушалась подача электроэнергии. Серьезные разрушения были в механическом цехе, стенке дока имени Сургина, на южной причальной стенке завода, в электроцехе, столярных и шлюпочных мастерских. Но, несмотря ни на что, завод продолжал работать, выполняя срочный ремонт на линейном корабле "Октябрьская революция", минном заградителе "Марти" и других кораблях.

В этих условиях были осуществлены сложные и очень важные для укрепления нашей артиллерийской мощи работы по

восстановлению боеспособности линейного корабля "Марат". Их вел не только Кронштадтский морской завод, но и другие. Принимали участие в них моряки с линкора, из аварийно-спасательного отдела флота.

Руководили ремонтными работами специалисты флота - инженер Н. Н. Кудинов, от завода - Н. Л. Чарторижский. Обоих я знал по совместному плаванию на линейных кораблях. Восстановлением корпуса руководил инженер П. М. Хохлов. Это было сложное дело, так как носовая часть корабля, оторванная бомбой вместе с первой башней и мачтой, соединялась с корпусом только килевой балкой и днищем. Линкор сидел на грунте в гавани на глубине около девяти метров. Для восстановления корпуса необходимо было полностью загерметизировать и забетонировать переборки 56 шпангоутов, ликвидировать приток забортной воды, откачать из отсеков воду и т, д. Эти сложные работы были выполнены в декабре 1941 года.

Будучи восстановленным, линкор "Марат" в течение всей блокады вел мощный, эффективный огонь по врагу.

Под огнем вражеской артиллерии ремонтировались и другие корабли. Почти 900 рабочих и техников ушли на фронт, но завод продолжал работать.

Особенно трудно пришлось заводу в декабре. Все сильнее давала себя знать блокада. Голод валил людей, нарастала смертность. Прекратилась подача электроэнергии, иссякали запасы топлива, но все равно жизнь завода не замирала.

Тем временем почти пятидесятикилометровый ледовый фронт, фланги которого упирались в ораниенбаумский плацдарм и район Сестрорецка, давал возможность противнику проникнуть со стороны моря в Ленинград и Кронштадт. Никакой обороны на этом направлении не было. А корабли, скованные льдом, маневр потеряли.

22 ноября наши разведчики обнаружили скопление войск и танков противника в районе Петергофа. Через некоторое время под прикрытием темноты гитлеровцы в сопровождении танков вышли на лед и стали продвигаться в сторону неогражденной части Морского канала. Для того чтобы сразу же отбить у фашистов охоту выходить на лед, 305-миллиметровые орудия линейного корабля "Марат" (который, кстати, берлинское радио давно уже объявило уничтоженным) поставили вдоль береговой черты огневую завесу, взломав лед. Не выдержав огня, гитлеровцы в панике бежали, оставив десятки трупов.

Командующий фронтом отдал приказ об обороне города с сухопутно-морского направления. Приказом создавалось управление внутренней обороны города, которому подчинялись

части и подразделения Ленинградской военно-морской базы, корабли эскадры, железнодорожные батареи. Командующим войсками обороны был назначен генерал-лейтенант Г. А. Степанов; вскоре его сменил генерал С. И. Кабанов. Заместителем командующего был назначен командир Ленинградской военно-морской базы контр-адмирал Ю. А. Пантелеев.

Укреплялась оборона побережья Невской губы. Позиции от Стрельны до Урицка в сторону Морского канала обороняли войска 42-й армии, Кировские острова части внутренней обороны (ВОГ) и 9-я отдельная стрелковая бригада, усиленная подразделениями Ленинградской военно-морской базы. Подразделения базы несли днем и ночью дозорную службу на льду Невской губы до разграничительной линии с Кронштадтской крепостью.

Командир военно-морской базы имел в своем распоряжении лыжные отряды, батареи 45-миллиметровых орудий на санях, буерный отряд, резерв на молу Морского канала. В случае выхода противника на лед со стороны Стрельны или Петергофа он мог привлекать артиллерию линейного корабля "Октябрьская революция", крейсеров "Максим Горький" и "Киров", отряда кораблей Невы капитана 1 ранга С. Д Солоухина, батареи морского научно-исследовательского полигона, береговые и железнодорожные батареи. Могла быть использована на угрожаемом направлении и артиллерия Кронштадта.

По плану командира базы районы стоянок кораблей на Неве и ее протоках были закреплены за командирами соединений. Ответственность за оборону района торгового порта нес командир отряда особого назначения капитан 1 ранга В. Ф. Черный, района от устья Невы до Дворцового моста - командующий эскадрой вице-адмирал В. П. Дрозд; за участки Невы от Дворцового моста до 5-й ГЭС отвечал командир соединения подводных лодок, выше электростанции - командир отряда кораблей Невы капитан 1 ранга С. Д. Солоухин.

Ночами вокруг основных стоянок кораблей дежурили подвижные и неподвижные дозоры, организовывались пулеметные огневые точки. В домах на подходах к кораблям построили дзоты.

Военный совет обязал командиров соединении кораблей сформировать из экипажей стрелковые подразделения по типовым штатам морской пехоты. Их использование планировало управление обороны города. Зенитная артиллерия кораблей, находящихся в Ленинграде, включалась в общую систему противовоздушной обороны с подчинением командиру зенитного полка.

Невскую губу и морские подходы к городу держал под контролем Кронштадт. Была отработана организация взаимодействия с войсками 23-й армии, оборонявшей северный берег Невской губы, и войсками Приморской оперативной группы, которая отвечала за оборону ораниенбаумского плацдарма.

Комендантом крепости Кронштадт был генерал А. Б. Елисеев, военкомом бригадный комиссар П. В. Боярченко, начальником политотдела - полковой комиссар Л. Е. Копнов. Несколько позже Военный совет флота назначил комендантом крепости генерал-майора И. С. Мушнова. Мы считали, что генералу Елисееву, пережившему трагедию на Моонзундских островах, лучше быть на более спокойном участке, артиллерийском полигоне, куда он был назначен начальником.

И. С. Мушнов был очень опытным морским артиллеристом, хорошо знал местность на ораниенбаумском плацдарме и на обоих берегах Невской губы. В двадцатые годы он командовал артиллерийской бригадой, входившей в состав Кронштадтской крепости, а затем и всей артиллерией Кронштадта и хорошо знал материальную часть артиллерии, правила стрельбы по морским, береговым и сухопутным целям. Иннокентий Степанович был в то же время энергичным, требовательным к себе и подчиненным командиром. Каждую стрельбу он подробно разбирал с подчиненными, совершенствуя культуру ведения огня, обучая их бить врага наверняка.

Несмотря на все эти меры, у нас все же не было полной уверенности в том, что нам удастся остановить противника в случае его наступления по льду. Поэтому мы еще раз изучили возможности максимального использования артиллерии и авиации флота, усиления инженерной обороны на льду. На специальном заседании Военного совета флота был рассмотрен план мероприятий по укреплению обороны Котлина. Мы утвердили создание здесь нескольких оборонительных районов. В каждом из них предусматривалась система деревоземляных пулеметных и орудийных огневых точек, подводных и наземных минно-взрывных и фортификационных заграждений, строились командные пункты, местность расчищалась для улучшения углов обстрела. Город окружила цепь подводных управляемых фугасов общей протяженностью 25 километров. Круговая оборона Кронштадта была развита в глубину путем укрепления зданий на магистральных улицах. Западную часть города прикрывал противотанковый ров, фланкируемый орудийным огнем. Огневые сооружения имелись на всех молах и причалах гаваней.

Для усиления артиллерийской обороны были сняты батареи с

некоторых островов; сняли также орудия с подводных лодок типа К и П, достраивавшихся на заводах. В Кронштадте вновь организовали батареи с орудиями среднего калибра. Они были установлены в Петровском парке, у Ленинградской пристани, на территории Морского судоремонтного завода, кладбище, Лисьем Носу.

По указанию Военного совета флота Кронштадтский морской завод создал несколько десятков бронированных плавучих дотов и специальных саней для установки на них крупнокалиберных пулеметов.

За каждым кораблем, находившимся в гаванях Кронштадта, за каждой береговой и железнодорожной батареей были закреплены секторы для стрельбы по льду. Разработали систему неподвижного, заградительного и сосредоточенного огня, которая вводилась в действие по приказу коменданта, крепости или начальника артиллерии крепости полковника Д. И. Терещенко. Батареям и кораблям дали координаты, определили расход боеприпасов. Кронштадтские форты во взаимодействии с войсками 23-й армии и Приморской оперативной группой надежно прикрывали подступы к городу с запада.

Активное участие в создании зимней обороны Кронштадта принимали районный комитет партии и исполком районного Совета Кронштадта. По их призыву все население города-крепости включилось в строительство оборонительных сооружений.

Большие оборонительные работы проводились также и на льду. В лед вмораживали тысячи столбов, на них натягивали колючую проволоку, на снег укладывали противопехотные и противотанковые мины. В снегу рыли окопы, ходы сообщения, создавали укрытия. В специальных броневых точках, созданных на Кронштадтском морском заводе, устанавливали 45-миллиметровые пушки и пулеметы, снятые с катеров и кораблей. Работали только ночью, не считаясь с жестокими морозами и ветрами.

Одновременно формировались батальоны лыжников, специальные отряды дозоров. На вооружение были приняты и буера, которые под командой чемпиона по парусному спорту лейтенанта Матвеева поддерживали связь между Кронштадтом, фортами и Ленинградом. Вражеские батареи часто обстреливали наши буера, но это не мешало отважным морякам выполнять задания командования. Диверсионные отряды лыжников противника неоднократно пытались прорваться в район Кронштадта и его фортов, но каждый раз отступали с большими потерями.

Небо Кронштадта прикрывали три артиллерийских зенитных полка и один истребительный авиационный полк. Плотность артиллерийского и пулеметного огня была достаточной, чтобы отразить наступление противника по льду одновременно с нескольких направлений. Круговая оборона острова Котлин и города Кронштадта стала теперь надежной.

Серьезные меры принимались по усилению контрбатарейной борьбы. Враг сосредоточил на побережье Невской губы довольно крупную группировку тяжелой артиллерии, которая обстреливала стоянки наших кораблей в Кронштадте и Ленинграде. И хотя основные соединения кораблей мы максимально рассредоточили по Неве и ее протокам, удары вражеской артиллерии были чувствительными для флота. А батареи противника, расположенные в Красном Селе, Пушкине, Красном Бору, Ивановском, Шлиссельбурге, Стрельне, Сосновой Поляне, Коркулях, обстреливали Ленинград и его пригороды, боевые порядки войск, находящихся не только на первой позиции, но и в глубине - в резерве или на отдыхе.

Артиллерия в Ленинграде была серьезно усилена благодаря переводу в город кораблей. Не все были согласны с этим решением, так как крупные корабли могли привлечь к себе внимание авиации и артиллерии противника. Я был убежден, что наличие сильных артиллерийско-авиационных групп флота в Ленинграде, Кронштадте, Ижорском секторе усилит сухопутные войска. Немаловажно было и то, что мы могли использовать судостроительные заводы Ленинграда, готовить надводные корабли и подводные лодки к кампании 1942 года.

Палубы кораблей, стоявших в Ленинграде, были закрыты листами корабельной брони, а мостики и зенитки - тюками прессованного хлопка: в нем застревали осколки. Корабли, в первую очередь подводные лодки и плавбазы, маскировались. Корпуса многих кораблей защищались бревнами.

Для усиления противовоздушной обороны кораблей в Ленинграде был направлен зенитный артиллерийский полк под командованием майора Г. Г. Мухамедова. Его батареи расположились в торговом порту, на Васильевском острове, на заводе "Судомех", на набережной Невы в непосредственной близости от стоянок линкора "Октябрьская революция", крейсеров "Киров" и "Максим Горький".

По указанию Ставки Верховного Главнокомандования артиллерия фронта и флота проводила эпизодические массированные удары по местам сосредоточения артиллерии противника. Вспоминаю один из таких мощных ударов, с 20 на 21 ноября, когда артиллерия флота израсходовала более 3000

крупных снарядов. В сложившейся под Ленинградом обстановке одной из основных задач артиллерии флота являлась борьба с батареями противника. Флот выделил для защиты города от артиллерийских обстрелов около 320 орудий. Более чем в 60 случаях огонь противника подавлялся нашими батареями. Много вражеских батарей было уничтожено.

Активное участие в борьбе с вражеской артиллерией принимали балтийские летчики. Они уничтожили батареи противника в районах Стрельны, Беззаботного, Гатчины, в других пунктах южнее Ленинграда.

Документы сохранили имена тех, кто водил грозные "илы" для ударов по дальнобойным батареям врага, - летчиков-штурмовиков Ф. В. Фоменкова, А. А. Карасева, Ф. А. Морозова, Н. Г. Степаняна, М. Г. Клименко. Мастерски громили вражеские батареи и летчики-пикировщики майор Лазарев, капитан Пасынков, старший лейтенант Косенко и другие. Доставляемые фотоснимки подтверждали точность их работы.

Случалось, на подавление батарей врага вылетала и тяжелая авиация, во главе которой по-прежнему стояли Е. Н. Преображенский, Г. З. Оганезов, П. И. Хохлов. Как и раньше, летчики наносили удары по кораблям противника в Балтийском море и Финском заливе, по вражеским войскам в районах Кириши, Будогощи, Волховстроя и Тихвина. Но главным их делом было минирование морских подходов к базам врага.

Вылетали небольшими группами и одиночными самолетами, в каждом полете совершая подвиг. Командир полка Е. Н. Преображенский рассказывал мне о летчике М. Н. Плоткине, человеке большой выдержки и самообладания. Внешне Михаил Николаевич казался суровым и не очень общительным, на самом же деле имел добрейшее сердце. Вскоре после осенне-зимних боев под Ленинградом ему было поручено заминировать подходы к Усть-Двинску, важному порту, использовавшемуся гитлеровцами для снабжения войск. При возвращении на свой аэродром самолет Плоткина был перехвачен истребителями противника. Он успел передать по радио: "Прощайте, друзья-балтийцы, мы сделали все, что могли". Так оборвалась жизнь комсомольца Плоткина. Среди пяти морских летчиков-балтийцев, наносивших удары по Берлину и удостоенных высокого звания Героя Советского Союза, значится и имя Михаила Николаевича Плоткина

Золотую Звезду Героя мне довелось вручать ему от имени Президиума Верховного Совета СССР 7 ноября 1941 года. Вместе с членами Военного совета Н. К. Смирновым и А. Д. Вербицким я был в этот день в полку. Тогда же ордена Ленина и Золотые

Звезды Героев Советского Союза были вручены полковнику Е. Н. Преображенскому, майору П. И. Хохлову, капитану А. Я. Ефремову. Среди тех, кому было присвоено звание Героя, значился летчик Василий Гречишников, но он погиб в конце октября под Тихвином.

В те дни среди авиаторов много говорили о подвиге летчика И. И. Борзова. С полной бомбовой нагрузкой его самолет шел к цели. Когда оставалось всего несколько километров, появились "мессершмитты". Они со всех сторон атаковали машину Борзова. Штурман Астафьев был убит, но самолет продолжал идти боевым курсом. Воздушный стрелок Иван Беляев сбил одного преследователя, тот камнем полетел вниз. Но и машина Борзова загорелась. Борзов приказал Беляеву покинуть самолет. Сам он оставил самолет последним; уже находясь в воздухе, услышал сильный взрыв. Одиннадцать суток брели летчики среди топей и болот. Обожженных и истощенных, их подобрали бойцы на ничейной земле. Чуть подлечившись, Борзов снова летал на боевые задания.

Хочу вспомнить еще одного замечательного авиатора Балтики летчика-инструктора И. Н. Пономаренко. Он снискал в частях всеобщую любовь и уважение, не считаясь со временем, возился с молодыми летчиками, помогая им овладевать искусством полетов над морем, прививая навыки метких бомбовых ударов. Он производил разборы боевых полетов, сам не раз возглавлял направлявшиеся на задания группы бомбардировщиков. Многим воспитанникам инструктора Пономаренко - Ю. Э. Бунимовичу, В. А. Балебину и другим - позднее было присвоено звание Героя Советского Союза. И. Н. Пономаренко также было присвоено звание Героя за исключительную отвагу, проявленную им при уничтожении фашистского крейсера ПВО.

В начале 1942 года полку полковника Е. Н. Преображенского было присвоено звание гвардейского. Мне довелось вручать боевому коллективу гвардейское Знамя. Летчики и штурманы, техники и вооруженцы, стрелки-радисты дали священную клятву. Встав на колено, они повторяли ее за своим командиром: "Родина, слушай нас! Сегодня мы приносим тебе святую клятву на верность. Сегодня мы клянемся тебе еще беспощаднее и яростнее бить врага, неустанно прославлять грозную силу советского оружия, драться, громить, истреблять нацистских зверей, не зная страха, не ведая опасности, презирая смерть во имя полной и окончательной победы над фашизмом".

Своими победами флотская авиация обязана не только храбрости летчиков, но и четкой, бесперебойной работе

авиационного тыла. Бойцы и командиры тыла проделали огромную работу, чтобы в условиях быстрой смены аэродромов обеспечить нормальную боевую деятельность летных частей.

В начале декабря, а иногда и позже, Невская губа покрывалась льдом. Кронштадт на какое-то время лишался связи с Ораниенбаумом и Ленинградом. Но как только появлялся достаточно прочный лед, мы организовывали здесь ледовую дорогу, ограждали ее вехами и мигалками. Некоторый опыт использования такой дороги для переправы крупных войсковых соединений был накоплен в войну 1939/40 года, когда через Финский залив из района Красной Горки переправляли не только войска с техникой, но и танки.

Теперь нам предстояло организовать ледовые дороги на нескольких направлениях: Лисий Нос - Кронштадт - Ораниенбаум, Кронштадт - Красная Горка, Кронштадт - форты "П" и "О", Батарейная бухта - Сескар и далее на Лавенсари (имелось в виду поддерживать непрерывное сообщение с гарнизонами этих островов). Мы не раз собирались с начальником штаба флота Ю. Ф. Раллем, главный гидрографом капитаном 2 ранга Г. И. Зимой, начальником гидрометеорологической службы подполковником Г. Д. Селезневым, специалистом по ледовым вопросам М. М. Казанским для обсуждения возможных вариантов направления ледовых дорог, чтобы выбрать лучшие из них. 8 ноября я подписал приказ, который регламентировал ответственность различных служб и частей флота за движение по льду. На начальника гидрографического отдела возлагалась ответственность за разведку ледовых трасс и их оборудование средствами светового ограждения; он организовывал наблюдение за дорогами, определял их проходимость, обеспечивал в случае необходимости сопровождение эшелонов.

С наступлением ледостава в Невской губе на ледовую разведку вышли командиры-гидрографы Н. П. Клюев, А. В. Гагарин, Б. Есаулов, В. А. Черкасов и К. А. Васильев. Вскоре они доложили о возможности начать движение по ледовым дорогам (морозы форсировали ранее намечавшиеся нами сроки).

Для обслуживания ледовых дорог был организован специальный гидрографический отряд род командованием М. П. Мартьянова.

Отличился в эту зиму гидрограф В. А. Черкасов. Суровой декабрьской ночью он вывел незамеченным отряд наших войск с Лавенсари на Гогланд. Для врага это было настолько неожиданно, что он в панике бежал. На зимний лад перестраивал свою деятельность тыл флота, руководимый генерал-майором М. И. Москаленко (военком бригадный комиссар М. С. Родионов). Как и

весь личный состав флота, работники тыла за полгода войны накопили огромный опыт, они научились обеспечивать корабли и части всем необходимым в самых сложных боевых условиях. Нет нужды доказывать, что без нормального снабжения всеми видами техники, боезапасом, горючим, продовольствием нет ни операции, ни боя.

Флот имел полноценный тыл - склады, заводы для ремонта кораблей, судов и боевой техники, арсеналы, мастерские. Гарнизоны отдаленных баз и островов располагали всем необходимым на полгода ведения войны, на флотских складах, тоже были немалые запасы. Мы не раз, случалось, выделяли продовольствие городу, особенно в трудные дни блокады.

Тылу флота пришлось заниматься не только снабжением, он принимал участие в эвакуации гражданского населения, оборудования промышленных предприятий, народнохозяйственных грузов из приморских городов.

Все это делалось в условиях отступления; руководители, все работники тыла сумели сохранить дисциплину и порядок и, как бы ни было трудно, обеспечивали потребности флота и его соединений.

Теперь работники тыла сосредоточили свои усилия на подготовке кораблей, судов, боевой техники к весенне-летней кампании 1942 года.

Говоря о тружениках флотского тыла, мне хочется отметить добрым словом и тех, кто плечо к плечу работал с ними в эти военные полгода: капитанов, штурманов, механиков, шкиперов, матросов вспомогательного флота. Моему сердцу с первых лет военной службы близки и дороги эти люди. Мне по душе неустанный труд экипажей танкеров, транспортов, водолеев, ледоколов, буксиров, плавучих кранов. Я нередко выражал свое удовлетворение их работой капитану-наставнику Н. С. Сверчкову, с которым приходилось делить и радости и горести предвоенных и военных лет. Работавшие на этих судах гражданские моряки, смелые и отважные люди, каждодневно совершали подвиг, порой не сознавая значимости своего вклада в дело разгрома врага. Ими руководили хорошие организаторы, военные моряки П. И. Стрельцов, В. В. Гаврилов, А. В. Климов, Г. А. Бутаков, Г. М. Близнюк и другие.

Каждый переход между Кронштадтом, Таллином, Моонзундом и Ленинградом, Кронштадтом, Ораниенбаумом, по рейдам и гаваням Кронштадта под огнем и бомбежкой врага, без трального обеспечения требовал от моряков вспомогательного флота немало мужества и самоотверженности. Вместе с боевыми кораблями они подвергались опасности и риску. Экипаж танкера

"Железнодорожник" (капитан Ф. Ф. Залесов), обеспечивая бункеровку кораблей в первые дни войны на рейде Лиепаи, погиб под бомбежкой самолетов противника. Экипаж буксира "КП-12" (капитан В. А. Рогачев) из блокированной военно-морской базы Ханко через минные поля, без охранения привел в Кронштадт плавучую мастерскую. Сотни людей спасли из воды экипажи буксиров "КП-6" (капитан И. П. Сиваков), "КП-2" (капитан Москвин), рижские речные буксиры "Альфа"", "Эзро", "Меднис". Они пришли в Кронштадт настолько загруженные людьми, что палуба уходила в воду. На боевом посту погибли капитаны А. Краснощекое, Сытник.

И еще слово о флотских медиках. Они тоже не стояли у корабельных орудий, не ходили в бой в рядах морской пехоты. Но их героический труд имел огромное значение. Благодаря врачам, сестрам, санитарам были сохранены тысячи жизней защитников Ханко и Таллина, тем, кто сражался на ораниенбаумском плацдарме, на оборонительных рубежах Ленинграда, на кораблях Ладожской военной флотилии, в авиации и береговой артиллерии.

Осенью и зимой 1941 года главной опасностью для осажденного города и его защитников стал голод. Он не только разрушал организм, но и влиял на психику людей. Из частей флота, с кораблей в военно-морские госпитали стали поступать больные дистрофией. Им требовалось полноценное питание, тепло, покой, но ни того, ни другого не было. И в этих условиях надо было спасать бойцов, быстрее возвращать их в строй.

Научную и практическую работу по борьбе с дистрофией возглавлял главный терапевт флота профессор Г. А. Смагин. Разработанный метод лечения больных дистрофией - белковое питание, переливание крови и кровезаменяющих жидкостей, витамины, предупреждение осложнений - позволял в довольно короткий срок восстанавливать здоровье командиров и краснофлотцев. Большую помощь Г. А. Смагину оказывал старейший и популярнейший на флоте терапевт Л. Е. Гилянов, начавший военно-морскую службу врачом в 1912 году в госпитале в Ревеле. В тяжелые годы блокады Л. Е. Гилянов заведовал терапевтическим отделением Ленинградского военно-морского госпиталя.

Одному из военно-морских госпиталей, руководимому А. С. Веригиной, мы придали санаторный профиль. В этот госпиталь на две-три недели направляли командиров с явлениями сильного переутомления после тяжелых и длительных боевых действий.

Важное значение для возвращения в строй бойцов имело создание в Ленинграде батальона выздоравливающих, куда

направляли легкораненых и выписанных из госпиталей из-за нехватки коек для дополнительного лечения и отдыха. Медицинскую часть в этом батальоне возглавлял опытный врач А. А. Ушаков.

А враг продолжал стоять у стен города. Положение флота, так же как и Ленинграда, было тяжелое. Топлива не хватало, водопровод и канализация не работали, автотранспорт остановился. Морозы доходили до 40 градусов. Постоянные обстрелы разрушали заводы, предприятия, жилые дома и больницы.

Вместе с ленинградцами краснофлотцы и командиры флота переносили лишения и трудности. Продолжая содействовать фронту на многих участках, и особенно на Неве, мы оказывали блокированному городу также помощь иного рода. Для снабжения населения продовольствием были использованы запасы, имевшиеся в Кронштадте. Более трех тысяч тонн муки, сахара, мяса, жиров было передано в общий котел. Флот выделил Ленинграду около 7 тысяч тонн мазута и соляра. В те суровые дни председатель Ленинградского горисполкома П. С. Попков обратился в Военный совет флота с просьбой помочь городу соляром для электростанций. Основные его запасы хранились в Кронштадте. Мы решили использовать для перевозки подводную лодку "Правда", которой командовал капитан 3 ранга И. П. Попов. 21 декабря вечером "Правда" отправилась в путь по Морскому каналу. Дорогу ей прокладывал ледокол, на котором находился командир конвоя, отличный моряк, капитан 1 ранга Ф. Л. Юрковский.

Толщина льда в канале и на заливе превышала 30 сантиметров. Чтобы не демаскировать себя, лодка была покрашена в белый цвет. Однако это не спасло ее от обстрела. Как только ледокол и лодка, идущая в притопленном состоянии, вышли из огражденной части канала, вражеская артиллерия повела по ним ожесточенную стрельбу, продолжавшуюся около 45 минут. Осколками снарядов на лодке было ранено несколько человек, корабль получил много незначительных повреждений. В ледокол попало шесть снарядов, был убит вахтенный рулевой, но конвой добрался до Кронштадта. В балластные цистерны подводная лодка приняла много тонн соляра. Вечером 30 декабря конвой вышел в обратный путь. Мороз доходил до 20 градусов. Морской канал прошли на этот раз благополучно и только когда уже находились в огражденной его части, артиллерия врага открыла огонь; попаданий, к счастью, не было. Доставляемое в Ленинград топливо обеспечивало работу электростанций блокадного города зимой 1941/42 года.

Вспоминаю разговор с командиром Ленинградской военно-морской базы контр-адмиралом Ю. А. Пантелеевым. Он показал мне свои записи. В этом своеобразном дневнике фиксировалось то, что делали балтийцы по заявкам города и фронта. Но очень много они делали и по собственной инициативе, обычно в жилых домах тех кварталов, у которых стояли корабли, в детских садах, больницах, яслях. Мы узнавали об этом из трогательных писем ленинградцев и сообщений политработников.

Вот лишь краткий перечень работ, выполненных краснофлотцами и старшинами с кораблей эскадры, перешедшей зимовать в Ленинград. Ее командующий вице-адмирал В. П. Дрозд направил на городской водопровод большую бригаду слесарей и токарей. Они отогревали, сваривали, заменяли трубы, кое-где ставили моторы для подачи воды.

Там же работал и экипаж подводной лодки "К-56" капитана 2 ранга Г. Гольдберга. Краснофлотцы и старшины крейсера "Максим Горький", линейного корабля "Октябрьская революция" работали на Металлическом заводе, выполняли фронтовой заказ. Краснофлотцы эсминца "Стойкий" восстановили водопровод в детском доме в Октябрьском районе, работали также на фабриках "Канат", "Светоч", восстанавливали бани, котельные, налаживали противопожарные средства. Краснофлотцы эсминца "Опытный" отремонтировали плавучий док Канонерского завода, отгружали уголь из торгового порта для электростанции. Два месяца краснофлотцы, старшины и командиры эсминца "Сторожевой" работали в мастерских Масляного буяна, восстанавливая водопровод, энергосеть и телефонную связь. Краснофлотцы и старшины эсминцев "Опытный" и "Сторожевой" Демонтировали станки на заводах "Большевик" и "Красногвардеец" для отправки их в тыл страны, ремонтировали и восстанавливали на "Красногвардейце" паровые молоты.

Экипажи почти всех кораблей эскадры работали на судостроительных заводах, главным образом на Балтийском, где строили металлические баржи и самоходные тендеры для Ладоги. Моряки эскадренного миноносца "Славный" вскрыли и отремонтировали турбины на 2-й ГЭС.

Выполнялись также работы в Публичной библиотеке имени М. Е. Салтыкова-Щедрина - здесь трудились моряки с крейсеров и эсминца "Свирепый".

Рабочие, краснофлотцы и командиры изготовляли для фронта мины, противотанковые гранаты, различные снаряды.

В первых числах ноября Военный совет флота с согласия Военного совета фронта перевел штаб, политуправление и тыл флота из Кронштадта в Ленинград, где к этому времени

сосредоточилась большая часть боевых кораблей. Главную базу флота Кронштадт преобразовали в Кронштадтскую крепость.

Штаб и политуправление флота в Ленинграде разместились на Васильевском острове в здании Военно-морской академии. Защищенного командного пункта у нас в то время не было, на время обстрелов и бомбежек мы уходили в подвал основного здания, не прерывая работы.

Штаб Ленинградской военно-морской базы находился в Адмиралтействе. Знаменитый вестибюль с фигурными форштевнями старинных кораблей имел обычный блокадный вид: на стенах изморозь, окна заложены досками и мешками с песком, полумрак.

Это были трудные, отчаянно трудные дни, но никто из нас ни на миг не допускал мысли о том, что мы не выдержим; наша вера в победу была беспредельной. Эта вера с особой силой звучит в строках праздничного приказа по флоту, изданного в день 24-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции:

"Вместе с частями Красной Армии Краснознаменный Балтийский флот стойко и мужественно борется с фашистскими извергами. Огнем корабельной артиллерии, фортов, береговой обороны моряки Балтики уничтожают фашистские полчища на подступах к Ленинграду. Подводники смелыми атаками топят вражеские транспорты с войсками и боеприпасами. Наши славные соколы - летчики-балтийцы, проявляя беспримерный героизм, отвагу, высокое летное мастерство, уничтожили не одну сотню фашистских стервятников. Храбро дерутся бойцы морской пехоты.

Гитлеровские орды пытаются сломить сопротивление города-героя, города, где родилась Великая Октябрьская революция. Но не сломить им упорство защитников Ленинграда. Не бывать им в Ленинграде никогда!"

Ладога - дорога жизни

Ладожское озеро полностью отошло к СССР в 1940 году. Русские изучали его с давних времен. Однако, как ни полны были сведения о Ладоге, осенью 1941 года перед нами встали новые, совершенно неожиданные проблемы. Гидрографы, ученые-гидрологи и гляциологи должны были дать данные о ледовых покровах озера, расчеты прочности и грузоподъемности льда. К этому времени озеро осталось единственной (кроме воздушной) коммуникацией, связывающей блокированный Ленинград с тылом страны.

На озеро и Ладожскую военную флотилию было обращено особое внимание. До Великой Отечественной войны на озере базировались для учебных целей (морской подготовки курсантов

военно-морских учебных заведений) дивизионы учебных кораблей, катеров и подразделений, обслуживающих нужды этих дивизионов.

С вступлением в войну против Советского Союза Финляндии и вторжением в июле 1941 года вражеских войск на Карельском перешейке сразу потребовалось создать на Ладоге полноценное соединение кораблей, способное оказывать поддержку и помощь нашим войскам. Для усиления дивизионов кораблей и катеров на Ладогу из Ленинграда и Кронштадта были перебазированы морские охотники, катерные тральщики, два небольших транспорта, учебный корабль "Шексна".

Флотилия подчинялась командующему морской и озерной обороной Ленинграда контр-адмиралу Ф. И. Челпанову, который в свою очередь подчинялся главнокомандующему Северо-Западным направлением.

Военный совет флота, возвратившись из Таллина в Кронштадт, понимал обстановку, создавшуюся на этом важном направлении. Положение флотилии еще больше ухудшилось после захвата фашистами Шлиссельбурга, когда она лишилась своего берегового штаба. Сказывалось и то, что за два месяца боевых действий на флотилии сменилось четыре командующих.

3 сентября Государственный Комитет Обороны вынес решение об ответственности флотилии за все перевозки и их обеспечение. Флотилии было подчинено Северо-Западное речное пароходство.

Наиболее компетентный в военно-морских делах орган - Военный совет Балтийского флота не мог занимать позицию бесстрастного наблюдателя. Мы поставили перед командованием Ленинградского фронта вопрос об упразднении должности командующего морской и озерной обороной, считая, что его функции следует принять командующему флотом. Решение было принято. Корабли и части обороны вошли в состав вновь созданной Ленинградской военно-морской базы, подчиненной флоту. Столь же оперативно Военный совет фронта подчинил флоту Ладожскую военную флотилию.

Мы принимали тем самым на себя ответственность за выполнение задач, которые возлагались на флотилию. И это было правильно, так как флот располагал людьми, кораблями, авиацией, которые можно было переключить ей на помощь.

В октябре командующим флотилией был назначен капитан 1 ранга В. С. Чероков, возглавлявший до августа соединение торпедных катеров, а с августа отряд кораблей на Неве. Эти корабли сдерживали натиск вражеских войск, прорвавшихся к левому берегу Невы у Ивановского, Дубровки и Шлиссельбурга.

Виктор Сергеевич - человек выдержанный, спокойный, рассудительный и аккуратен в работе. В. С. Чероков наладил хорошие взаимоотношения с руководителями тыла фронта и Северо-Западного речного пароходства, сумел воодушевить подчиненных, улучшил работу штаба, тыла флотилии. Начальником штаба флотилии назначили капитана 1 ранга С. В. Кудрявцева, известного на флоте боевого командира. Военкомом оставили бригадного комиссара Ф. Т. Кадушкина, а начальником политотдела - полкового комиссара Б. Т. Калачева. Заместителем командующего флотилией по сухопутной обороне был назначен генерал-майор Г. С. Зашихин. Эти опытные, обстрелянные командиры хорошо понимали важность поставленных перед флотилией задач и энергично взялись за их реализацию.

Мы оказывали флотилии постоянное внимание, я и другие члены Военного совета часто, почти каждую неделю, а то и два-три раза на неделе, выезжали в Осиновец и Новую Ладогу, где находились ее основные силы. В. С. Черокову и Ф. Т. Кадушкину мы сказали: "Весь Ленинград надеется, что единственная действующая артерия будет сохранена, и враг не сможет поставить город на колени". Задачи флотилии были рассмотрены на заседании Военного совета флота. Предстояло наладить через озеро бесперебойную доставку продовольствия и боезапаса в город, используя корабли и транспорт флотилии и пароходства. Кроме того, флотилии следовало заботиться о прикрытии и поддержке флангов 23, 7 и 54-й армий. Военный совет приказал штаб флотилии перевести в Новую Ладогу, откуда шел основной поток продовольственных грузов, а в Осиновце, где он находился, создать военно-морскую базу.

Основным корабельным соединением флотилии были два дивизиона канонерских лодок, которыми командовали капитан 2 ранга Н. Ю. Озаровский и капитан-лейтенант В. С. Сиротинский. Канонерские лодки не обладали строгими формами обводов корпусов и внешней красотой, однако, вооруженные современными орудиями, укомплектованные опытными военными моряками-балтийцами, они превратились в грозную силу для врага. Командиры, пришедшие с современных кораблей, сумели подготовить их для отражения воздушных атак и умело маневрировали при использовании своей артиллерии. У противника кораблей с таким вооружением не было, преимущество в артиллерии находилось на нашей стороне.

Капитан 2 ранга Н. Ю. Озаровский - ветеран флота, один из немногих морских офицеров, перешедших в первые дни революции на сторону Советской власти. Мне довелось встречаться с Николаем Юрьевичем еще в гражданскую войну,

когда он командовал канонерской лодкой "Роза Люксембург" сначала в составе Астрахано-Каспийской, а затем Каспийской флотилий. Я тогда плавал на канонерской лодке "Ленин", входившей в тот же дивизион, что и "Роза Люксембург", и видел, как прекрасно относился к Николаю Юрьевичу личный состав корабля, каким авторитетом он пользовался. Это был, несомненно, храбрый, культурный и знающий командир. В 1926 - 1928 годах мы вместе служили на линейном корабле "Парижская коммуна". Осенью 1941 года Николай Юрьевич командовал дивизионом кораблей.

Важное значение имел для флотилии также дивизион сторожевых кораблей под командованием капитан-лейтенанта К. М. Балакирева. Велика заслуга в выполнении задач на Ладоге дивизиона тральщиков, состоявшего из мобилизованных судов гражданского речного флота. Вчерашние буксиры с экипажами из моряков торгового флота и речников стали боевыми кораблями. Они не только несли боевую службу, но и выполняли воинские и народнохозяйственные перевозки на озере. Корабли-труженики буксировали баржи с хлебом, понтоны с паровозами, перевозили раненых, эвакуировали ленинградцев, обеспечивали прокладку кабеля и принимали активное участие во всех боевых делах Ладожской военной флотилии. В состав флотилии входил и отряд транспортных судов, которым командовал капитан-лейтенант В. П. Беляков. Суда этого отряда осуществляли перевозку войск и грузов для Ленинграда и эвакуацию населения.

Обстановка, в которой кораблям и судам флотилии приходилось осуществлять перевозки, усложнялась с каждым месяцем. После того как противник вышел к станции Мга и перерезал последнюю железную дорогу, связывающую Ленинград со страной, в нашем распоряжении оставался лишь водный путь от Лодейного Поля и Волховстроя по приладожским каналам. 30 августа Государственный Комитет Обороны обязал Северо-Западное речное пароходство ежедневно доставлять в Ленинград до 20 барж с продовольствием и горючим. Положение осажденного города Ленина уже тогда было исключительно тяжелым. Требовалось немедленно начать эвакуацию гражданского населения, больных и раненых - всего около 900 тысяч человек. Все мы, военные моряки флота и флотилии, водники СЗУРПа (Северо-Западное управление речного пароходства), понимали, какая огромная ответственность возложена на нас. Личный состав, принимавший участие в перевозках, делал все возможное для решения этой сложной задачи.

Когда враг вышел на левый берег Невы в районе села

Ивановское и транзитное речное движение по Неве прервалось, стали планировать перевалку грузов с барж, приходящих из Лодейного Поля по каналам в Шлиссельбург. Но 8 сентября противник занял Шлиссельбург, выход из ладожских каналов был перекрыт.

Оставалась единственная трасса - озеро, причем его южная часть была захвачена фашистами, а северная - финнами. Новая Ладога и западная часть озера из-за частых штормов до войны почти не использовались для судоходства. К тому же на западном берегу не было ни одной оборудованной причалами или пристанями бухты. Решили в кратчайшие сроки приспособить находившиеся в районе маяка Осиновец открытые, мелководные, с большим количеством валунов и подводных камней, небольшие бухточки.

Гидрографы флотилии под руководством капитана 3 ранга П. Ф. Павлова совместно с ладожским техническим участком В. Шурпицкого быстро создали здесь навигационное ограждение, позволявшее кораблям и судам плавать в любое время суток.

По указанию Государственного Комитета Обороны Военный совет фронта возложил ответственность за благоустройство бухт и руководство всеми перевозками на командование Ладожской военной флотилии. Был назначен уполномоченный по строительству и благоустройству бухты Осиновец - заместитель командующего флотилией капитан 1 ранга Н. Ю. Авраамов. Его заместителем назначили начальника Северо-Западного пароходства И. И. Логачева.

По нескольку дней находились в Осиновце члены Военного совета флота, решая на месте неотложные вопросы.

Состоялось совещание руководящих работников областного и городского комитетов партии, Ладожской военной флотилии и Северо-Западного речного пароходства, на котором выступил А. А. Жданов. Он сказал, что от военных моряков и водников СЗУРПа зависит дальнейшая судьба Ленинграда, потребовал развернуть строительство причалов на западном берегу озера.

На Ладогу из резервов флота отправлялись зенитные пушки и пулеметы для вооружения боевых кораблей, озерных буксиров и барж, сюда посылали людей, имевших боевой опыт командования кораблями и судами, экипажи усиливали военными моряками, создавая двух- и трехсменные вахты.

Большую помощь флотилии оказывало политуправление флота. Занимался Ладогой в политуправлении непосредственно заместитель начальника бригадный комиссар В. В. Корякин, опытный, знающий политработник, прекрасной души человек. Он часто бывал на кораблях флотилии и судах пароходства, в частях

авиации, погрузочных командах. Вместе с военкомом флотилии бригадным комиссаром Ф. Т. Кадушкиным они направляли партийно-политическую работу на выполнение стоящих перед флотилией задач.

Центральный Комитет партии и Советское правительство принимали все меры, чтобы облегчить положение Ленинграда и войск фронта. Государственный Комитет Обороны обязал Народный комиссариат путей сообщения ежедневно направлять на ближайшие к Ладожскому озеру станции восемь маршрутов с продовольствием, два маршрута с боеприпасами и один с горючим. Их переброску в Ленинград обеспечивала флотилия. Основные транспортные гражданские силы на озере составляли буксирные пароходы "Морской лев", "Орел", "Никулясы", "Буй", "Гидротехник", незначительное количество озерных и деревянных речных барж. Этого было мало; главные надежды возлагались на боевые корабли, канонерские лодки, тральщики и на отряд транспортов флотилии.

Единый диспетчерский пункт транспортных средств Северо-Западного пароходства находился в Новой Ладоге; управлял им главный диспетчер Л. Г. Разин, прекрасно знавший возможности своего хозяйства, пользовавшийся заслуженным уважением среди гражданских и военных моряков. Командующий флотилией капитан 1 ранга В. С. Чероков быстро установил с ним деловой контакт. Флотилия и речное пароходство представляли единый боевой организм; их слаженная работа обеспечивала максимальное использование на перевозках грузов для Ленинграда как военных кораблей, так и гражданских судов.

Все грузы, которые посылала Ленинграду страна, поступали теперь к этому пустынному, не оборудованному причалами месту - бухточке в Осиновце, расположенной на западном берегу озера. Первые озерные баржи с морскими буксирами вышли из Волхова и Лодейного Поля 3 сентября. Видимо, эту дату и следует считать началом перевозок продовольствия и боеприпасов через озеро. Первые две баржи с зерном и мукой прибыли в Осиновец 12 сентября. Когда же к реке Свирь вышли финны и использовать свирские пристани стало невозможно, пунктом отправки грузов стала волховская пристань Гостинополье, находящаяся в девяти километрах от железнодорожной станции Волхов. Гостинополье превратили в речной порт. Его руководителями назначили опытных работников Северо-Западного пароходства С. К. Харламова и Е. М. Борисова. Первые груженые суда и баржи из Гостинополья в Осиновец вышли 14 сентября. Так начал действовать единственный путь, связывавший осажденный Ленинград со страной - осенью по воде, зимой по льду, затем с

весны снова по воде. Путь этот справедливо был назван Дорогой жизни. На протяжении всей блокады, в течение 309 суток, перевозки для Ленинграда осуществлялись водным путем с перевалкой в Осиновце и Морье.

Гораздо сложнее оказалось организовать использование естественных бухточек на западном берегу озера.

Ознакомившись на месте с положением дел вместе с начальником инженерного отдела флота Т. Т. Коноваловым, мы пришли к выводу, который был доложен Военному совету фронта: условия, характер и объем строительства, а также обстановка в городе требуют для выполнения всех работ привлечения строительных организаций города, Метростроя, саперных войск фронта и флота.

Военный совет фронта рассмотрел эти предложения и решил: всю ответственность за строительство возложить на инженерное управление фронта, персонально на Б. В. Бычевского. Мы сразу же предложили изыскания, проектирование возложить на инженерный отдел флота, в распоряжении которого имелись опытные инженерные кадры и проектные организации по строительству гидротехнических сооружений. С нашими предложениями согласились, и изыскания, проектирование и руководство гидротехническими работами по созданию причалов были поручены инженерам флота П. А. Никанорову, Н. И. Патрикееву и В. Я. Левину. Для строительства были выделены инженерные войска фронта, флота, привлекались организации Северо-Западного речного пароходства, Балттехфлота, Ленинградского метростроя, Октябрьской железной дороги.

Работы по созданию портового хозяйства, способного переработать большой поток продовольственных грузов, боеприпасов, обеспечить погрузку населения и станочного оборудования, продолжали почти всю осень. Строились новые ряжевые причалы, способные выдержать бурные волны озера, расширялись и заново создавались подъездные грунтовые, твердые и железнодорожные пути, устанавливались погрузочно-разгрузочные механизмы, расширялись складские помещения.

Тогда уже наметились две основные трассы. Малая трасса, Кобона - Осиновец, протяженностью около 15 миль, являлась основной. Здесь можно было использовать рыбацкие мотоботы, разъездные катера и речные буксиры с баржами. По этой трассе ходили созданные позднее в Ленинграде так называемые самоходные тендеры. Учитывая значение Кобоны, мы послали сюда для организации работ заместителя командующего флотилией капитана 1 ранга А. И. Эйста и одного из руководителей Северо-Западного речного пароходства А. Н.

Новоселова.

Большая трасса, Новая Ладога - Осиновец, имели протяженность почти в четыре раза длиннее первой. На этой трассе использовались в основном крупные боевые корабли, канонерские лодки, озерные буксиры с баржами, охранявшиеся во время пути катерами и истребителями. Переходы продолжались по двенадцать шестнадцать часов, корабли и суда ходили в основном ночью или при малой видимости.

Ввод Дороги жизни в действие и выполненный совместными усилиями объем работ во многом определили положение в городе и на фронте в период блокады и в последующем разгроме врага. Открытая артерия лишь в незначительной мере удовлетворяла потребности в продовольствии.

Но это было только начало. Через короткий срок Военный совет фронта вынес решение о строительстве и оборудовании перевалочных баз на обоих берегах Ладожского озера для летней кампании 1942 года. Этот грандиозный план предусматривал строительство и оборудование новых причалов, подъездных путей, складов, сооружений для слива горючего, специальных спусков для боевых кораблей и озерных барж, построенных в Ленинграде и перевозимых на Ладогу по железной дороге.

За осуществление плана взялись сразу же. Труд красноармейцев и краснофлотцев, их командиров, инженерных, строительных и железнодорожных батальонов фронта и флота, рабочих Ленинградского метростроя, гражданских и военных инженеров был поистине героическим.

Как-то в это время нас пригласил в Смольный А. А. Жданов.

- Все наши попытки наладить связь со Ставкой, проложить кабель через озеро кончаются неудачами, - сказал он. - Чем богат флот?

Вопрос был неожиданный, ответить на него сразу мы не могли и попросили дать некоторое время для уточнения наших возможностей.

Выяснилось, что в наших запасах в Ленинграде имеется бронированный кабель специального назначения, который хранится в торговом порту. Мы поручили связистам в кратчайший срок подготовить его и на железнодорожных платформах отправить на Ладогу.

Военный совет фронта возложил ответственность за прокладку кабеля на флот. К работе подключались фронтовые связисты, которыми руководил генерал И. Н. Ковалев. Он обеспечивал нас рабочей силой, средствами железнодорожного и автомобильного транспорта.

29 октября в нелетную погоду (что практически исключало

возможность появления авиации врага) баржа, буксируемая пароходом "Буй" капитана А. И. Патрашкина, вышла в озеро. В резерве находились тральщик "УК"-4" и буксир "Морской лев". С воздуха, несмотря на непогоду, экспедицию прикрывали истребители флота и фронта. В полдень 29 октября она подошла к восточному берегу у мыса Черный, а в ночь на 30 октября работы были завершены. Осажденный Ленинград получил связь со страной, ею пользовались также Ленинградский, а позднее Волховский фронты и Краснознаменный Балтийский флот.

Однако продолжу рассказ о Ладоге. То, что считалось немыслимым в мирных условиях, стало возможным в дни войны. Днем и ночью, в любую погоду ладожцы вели свои конвои, отдельные суда и баржи, катера и мотоботы, до предела нагруженные продовольствием, боеприпасами и пополнением для фронта. Труд экипажей буксиров и барж, совершавших переходы по озеру в шторм, под бомбежками вражеских самолетов, был поистине самоотверженным. Противник внимательно следил за движением наших кораблей и судов. Переход до Новой Ладоги занимал около 16 часов, пройти весь путь за ночь не удавалось. Авиация врага гонялась буквально за каждым нашим буксиром, тем более за группами кораблей и судов.

На тральщике 82 старшего лейтенанта В. А. Щербакова во время перехода из Морье в Кобону после налета вражеских самолетов 25 человек из 30 вышли из строя. Однако уже через час доукомплектованный за счет других кораблей тральщик вышел в озеро, продолжая выполнять свои задачи.

Совершил подвиг экипаж тральщика 126 лейтенанта В. Орешко. На полпути в Новую Ладогу его атаковали самолеты противника, погибла значительная часть личного состава, в том числе командир корабля. Лишь пять человек во главе с военкомом Усачевым были способны выполнять свои обязанности, и они привели корабль в базу.

17 сентября 1941 года небольшой тральщик 122 старшего лейтенанта Ф. Л. Ходова в сильный шторм возвращался в Новую Ладогу. На переходе он получил приказ оказать помощь терпящей бедствие деревянной барже, на которой находились бойцы. Несмотря на опасность перевернуться, тральщик подошел к барже. Маневрируя около нее, командир делал все, чтобы спасти как можно больше людей. Моряки бросались в холодную воду, поднимали на борт обессилевших, потерявших сознание бойцов.

Командир рассчитывал встать на якорь у берега, расстояние до которого не превышало трех-четырех миль. Но когда корабль, захлебываясь в волне, направился к берегу, на него налетели вражеские самолеты. Они пикировали с разных направлений, а

единственная 45-миллиметровая пушка могла бить по врагу только с носа. Заходя с кормы, пикировщики могли беспрепятственно сбрасывать свой смертоносный груз. Тральщик был на краю гибели. Но ни командир тральщика Ф. Л. Ходов, ни матросы не растерялись. Комендоры били по самолетам из единственной пушки. Бойцы подносили им снаряды, боролись за живучесть корабля. Даже когда вражеская бомба оторвала корму и он стал погружаться в воду, балтийцы не прекратили борьбы. Комендор Николай Абакумов и его помощники продолжали бить из пушки по врагу и тогда, когда вода поднялась уже до колен. Спасая корабль и бойцов, командир посадил его на мель. Корабль был смертельно ранен, но не побежден. Над головами моряков гордо развевался советский Военно-Морской Флаг, за честь которого они постояли доблестно и самоотверженно. Подоспевшие к месту боя корабли спасли более 200 человек. Последним оставил свой корабль командир.

4 ноября из Осиновца в Новую Ладогу вышли сторожевые корабли "Конструктор" и "Пурга" с женщинами и детьми на борту. Самолеты противника начали охоту за ними. Отбивая атаки, сторожевики уклонялись от бомб. Все же в палубу "Конструктора" попала бомба, были причинены серьезные повреждения. Корабль начал тонуть. Канонерская лодка "Нора" оказала ему своевременную помощь. Полузатонувший "Конструктор", буксируемый спасателем и пароходом, вошел в бухту Морье.

Вражеская авиация буквально висела в воздухе. Только в октябре на район Осиновца было совершено 58 налетов, в которых участвовало около 300 самолетов, но перевозки продолжались. Военные моряки, красноармейцы, речники мужественно выполняли свой долг.

В сентябре в Осиновец удалось доставить около 10 тысяч тонн продовольствия, в то время как суточный расход одной только муки составлял свыше тысячи тонн. За месяц напряженной работы завезли продуктов всего на восемь дней; 22 дня город жил за счет имеющихся запасов. А ведь наступал холодный октябрь, предвещающий ранние заморозки, когда через озеро не смогут ходить суда. Из-за шторма во второй половине октября пришлось прекратить отправку грузов на озерных судах. Метеослужба работала плохо, суда и корабли отправляли с риском. Увеличились потери транспортных средств.

В октябре Военный совет фронта назначил на Ладогу своего уполномоченного генерала А. М. Шилова, энергичного организатора, который должен был обеспечить необходимые темпы погрузки, выгрузки и доставки грузов в Ленинград.

Немецко-фашистское командование понимало, какое

значение имеет для блокированного Ленинграда эта единственная коммуникация. В середине октября оно сосредоточило на волховских рубежах мощную группировку своих войск, которую направило на Тихвин с целью соединиться на Свири, в районе Лодейного Поля, с финской армией.

В это же время противник резко усилил артиллерийские обстрелы и авиационные удары по Ленинграду, стремясь подавить моральный дух его защитников. Так, с сентября по декабрь 1941 года по Ленинграду было выпущено 13 тысяч тяжелых снарядов и сброшено 3295 фугасных и 67 078 зажигательных бомб, не считая обстрелов и бомбежки боевых порядков войск, Кронштадта и ораниенбаумского плацдарма. Руководителям фронтовых и флотских артиллеристов генералу В. П. Свиридову и контр-адмиралу И. И. Грену пришлось организовать контрбатарейную борьбу в необходимых масштабах, чтобы сохранить город от разрушения.

В двадцатых числах октября флотилии было приказано в самые кратчайшие сроки перебросить из Осиновца в Новую Ладогу 44-ю и 191-ю стрелковые дивизии и 6-ю бригаду морской пехоты, восстановленную после тяжелых боев под Урицком. Они должны были прикрыть тихвинское направление, отстоять совместно с войсками пункты погрузки продовольствия - Новую Ладогу и Кобону, станцию разгрузки Волхов.

В пунктах погрузки сосредоточили наиболее быстроходные корабли и суда флотилии, разработали план перевозок; маршруты движения определили с таким расчетом, чтобы свести до минимума вероятность встреч с противником; усилили противовоздушную оборону; истребительная группа авиации флота, базировавшаяся на аэродроме Новая Ладога, обеспечивала надежное прикрытие коммуникации.

Ежесуточно перевозилось до двух тысяч человек. Штормовая погода сильно тормозила перевозки, к тому же авиация противника, несмотря на противодействие, очень активно охотилась за нашими кораблями и судами.

К концу первой декады ноября обе дивизии и бригада были перевезены, а к 18 ноября завершили перевозку их тылов. Эти оперативные перевозки сыграли важнейшую роль в срыве наступления волховско-тихвинской группировки врага, а затем и в освобождении Тихвина. Дивизии с ходу вступали в бой под Тихвином и Волховом в самый критический момент наступления противника, пытавшегося полностью замкнуть второе кольцо блокады вокруг осажденного Ленинграда.

Едва успела флотилия переправить эти три соединения, как ее командующий получил приказ доставить на восточный берег

из Ленинграда большую группу эвакуируемых рабочих Кировского завода с семьями. В этих высококвалифицированных кадрах испытывали крайнюю нужду оборонные заводы на востоке. И эта задача тоже была выполнена.

8 ноября противник захватил Тихвин, расположенный в восьми - десяти километрах к востоку от Волхова; Ладога была отрезана от Вологды. Оборвались сухопутные, коммуникации, по которым страна питала Ленинград. Стала реальной угроза полного окружения.

На какой-то период снабжение города и фронта прекратилось. Хлеба на складах оставалось очень мало. Поезда с продовольствием из глубины страны стали поступать теперь на станцию Заборье, в 160 километрах от Волхова. До Ладожского озера от нее можно было добираться лишь проселочными дорогами и лесными тропами. Возникла срочная необходимость построить шоссе в обход Тихвина по лесной чаще. На его строительство были брошены все силы, привлекли и колхозников и дорожников.

В середине ноября противник снял часть сил из-под Тихвина и ударил в стык 54-й и 4-й армиям, пытаясь захватить станцию Волхов и выйти к побережью озера. До Новой Ладоги, где базировалась флотилия, оставалось всего 25 километров. Командующий флотилией принимал меры к обороне города. Его заместитель по сухопутной части генерал-майор Г. С. Зашихин мобилизовал все силы для создания оборонительных рубежей вокруг Новой Ладоги. Сотни военных моряков с кораблей, частей и учреждений флотилии были сведены в отряды для защиты города.

Захват Волхова был чреват для нас большими неприятностями, так как в этом случае мы потеряли бы последнюю железнодорожную станцию, на которую для Ленинграда поступали грузы из глубины страны. Командующий войсками 54-й армии генерал И. И. Федюнинский, понимая обстановку, делал все от него зависящее, чтобы остановить противника. Заметную помощь войскам армии оказывала 6-я бригада морской пехоты.

В самые напряженные дни боев на окраинах Волхова мы на самолетах перебросили 800 человек из Кронштадта; бригада получила также пополнение в станковых пулеметах; с аэродрома Новой Ладоги были присланы крупнокалиберные пулеметы ДШК для борьбы с бронемашинами и легкими танками противника. В ночь на 18 ноября резерв бригады на своем боевом участке выбил врага с занимаемых позиций и отбросил его.

В конце ноября командующий армией перебросил 6-ю

бригаду в район Новый Быт, Пурово, Тупышево, где шли ожесточенные бои. А как только возникла угроза прорыва в районе Войбокала, бригада морских пехотинцев посылается на этот участок фронта. Противник рвался к побережью озера, чтобы лишить нас пристаней. Кроме того, в районе Кобоны. хранились запасы продовольствия и боеприпасов, подготовленных для отправки в Ленинград. В течение двух недель моряки отражали яростные атаки фашистов, а вскоре сами перешли в наступление, освободили несколько населенных пунктов и отбросили противника на 25 километров от Войбокала.

2 декабря командование бригадой принял полковник Д. А. Синочкин, подготовленный, смелый и решительный командир. Прекрасно показал себя в боях военком бригады батальонный комиссар П. Я. Ксенз, почти месяц выполнявший обязанности командира. Он отлично знал людей, умело руководил ими, не раз водил в атаку, личным примером воодушевляя на подвиги. Я вспоминаю о боях военных моряков 6-й бригады морской пехоты, воевавшей в составе 54-й армии, потому, что об их подвигах, мужестве написано очень мало и скупо.

Отстаивали Дорогу жизни от врага и балтийские летчики.

Когда враг подходил к Волховстрою, в штаб флотской авиационной группы в Новой Ладоге генерал И. И. Федюнинский передал мне:

- Если ночью нас не поддержат с воздуха, станцию удержать будет трудно.

Погода в эту ноябрьскую ночь была нелетная, ветреная, шел дождь со снегом. Но поддержку нужно оказать; командование группы решило, что полетят добровольцы. Добровольцами оказались все.

Одним из звеньев самолетов МБР-2 командовал известный на Балтике летчик старший лейтенант А. В. Пресняков. Он первым вылетел на боевое задание ночью в такой сложной метеорологической обстановке. Примеру командира последовали другие летчики. Летели на высоте 150 - 200 метров. Противник обстреливал самолеты из всех видов оружия, но это не помешало звену выполнить задачу. Следующую ночь авиаторы провели снова в тяжелых боях. Самолет Преснякова был подбит, но отличное знание техники пилотирования и мужество позволили ему удачно приземлиться, сохранить жизнь экипажу.

Впоследствии летчик получил самолет ДБ-3. В июле 1944 года гвардии старшему лейтенанту А. В. Преснякову было присвоено звание Героя Советского Союза.

При поддержке флотской авиации войска армии генерала Федюнинского не только сдержали врага, но и перешли в наступление.

В середине ноября в южной части озера начал появляться лед толщиной 15 20 сантиметров. Использовать баржи стало невозможно; несколько позже остановились и озерные буксиры. Нужно было, пока позволяла обстановка, решать вопрос о зимней дислокации кораблей флотилии. Противник занял к этому времени железнодорожную линию Тихвин - Волхов, под угрозой находилась основная база флотилии - Новая Ладога. Поэтому Военный совет флота избрал для зимней дислокации участок Морье - Осиновец на западном побережье озера, где корабли могли стоять под прикрытием артиллерии.

Несмотря на то что озеро постепенно сковывал лед, прекращать перевозки продовольствия и боеприпасов было нельзя. Военный совет фронта требовал продолжать их до последней возможности. 17 ноября из Новой Ладоги вышел конвой в составе сторожевого корабля "Пурга", канонерских лодок "Селемджа" и "Вира" в охранении морских охотников и бронекатеров. Они везли муку для Ленинграда, четверо суток пробиваясь через сплошное ледяное поле. Следующий рейс длился уже семь суток; его проделали "Вира", "Чапаев", "Вилсанди", семь катеров КМ и три тральщика.

Это были последние осенние рейсы. 5 декабря, не дойдя восьми миль до Новой Ладоги, застряли во льдах канлодки "Лахта" и "Шексна", штабной корабль "Связист", спасательный корабль "Сталинец", транспорты "Стенсо" и "Ханси", тральщик 63.

С 20 ноября в Ленинграде рабочие стали получать в сутки 250 граммов хлеба, служащие, иждивенцы и дети - 125 граммов, войска первой линии, личный состав кораблей и летно-технический состав авиации - 500 граммов, остальные воинские части - 300 граммов. В эти дни был введен самый минимальный за все время блокады суточный расход муки - 510 тонн.

Период с середины ноября 1941 до конца января 1942 года был самым тяжелым за время всей блокады. Внутренние ресурсы оказались исчерпанными. Ценою больших усилий, под ударами авиации тральщики старшего лейтенанта М. П. Рупышева и транспорты капитан-лейтенанта В. П. Белякова, экипажи озерных буксиров и барж проявляли массовый героизм, оказывая неоценимую помощь трудящимся и защитникам родного города.

"Ленинград никогда не забудет ваших славных подвигов, - писали рабочие Выборгской стороны экипажам канонерских лодок. - Своими замечательными делами вы вписали яркие страницы в боевую летопись героической обороны города Ленина". "Спасибо, дорогие товарищи балтийцы, за спасение наших детей", писали ленинградцы экипажу канонерской лодки "Вира".

С наступлением зимы началась не менее героическая ледовая эпопея Дороги жизни. К подготовке к ней приступили задолго до того, как Ладогу сковал мороз. Как это происходило, можно судить по воспоминаниям участника тех событий инженера-гидрометеоролога М. М. Казанского.

"Еще в самом начале сентября, - рассказывал он, - вызвали в Смольный начальника морской обсерватории Балтийского флота Г. Д. Селезнева и меня (я в ту пору был главным инженером обсерватории). А. А. Жданов задал неожиданные для нас вопросы: "Что вы знаете о Ладожском озере? Когда оно покрывается льдом, и целиком ли? Какова толщина ледяного покрова в мягкую, среднюю и суровую зиму? В каком месте лед наиболее надежен? Не наблюдается ли на озере движение льда под влиянием ветров? Сколько времени уходит на образование льда такой толщины, которая выдерживала бы движение автомашин?"

В тот момент ни на один вопрос точного ответа мы дать не могли.

- Через две недели жду от вас подробный доклад, - сказал А. А. Жданов. Дело вам поручается очень ответственное. Постарайтесь собрать как можно больше необходимых сведений.

Мы понимали значение заданных вопросов: озеро было единственной коммуникацией, связывающей город Ленина с тылом страны.

Гидрографический отдел штаба флота поднял архивные

данные. Вся справочная литература по Ладоге, имеющаяся у нас, в Публичной библиотеке, библиотеке Академии наук, была изучена. Использовали подготовленный к отправке архив Гидрологического института, много ценных сведений дали профессора С. И. Руденко и Н. В. Молчанов.

Гидрометеоролога М. М. Казанского послали с группой гидрографов на Ладогу, где в технических управлениях Северо-Западного пароходства также было много материала. Нужно было встретиться и переговорить со старожилами, рыбаками-ладожцами.

Так постепенно были собраны и систематизированы материалы для подробной докладной записки. Они подкреплялись справочными данными, картами, где были обозначены места образования торосов, трещин, указан самый надежный по деловой прочности участок Кокорево - Кобона. Возможно, эта докладная записка гидрографической службы флота и стала своего рода техническим проектом ледовой Дороги жизни.

12 - 13 ноября Военный совет фронта поставил перед командиром полка майором А. С. Можаевым и перед нами задачу: провести разведку будущей ледовой трассы, выставить ограждение и при первой возможности открыть дорогу сначала для конного, а затем и автомобильного транспорта.

Обобщенные результаты разведки льда были доложены Военному совету фронта, который решил организовать военно-автомобильную дорогу и открыть перевозки через озеро по льду. Вся ответственность за организацию перевозок возлагалась на начальника управления тыла фронта генерала Ф. Н. Лагунова. Начальником ВАД (военно-автомобильной дороги) был назначен генерал-майор интендантской службы А. М. Шилов. Военным советом фронта были выделены специальные зенитные части, стрелковые части для прикрытия дороги с южного направления озера, занятого врагом. Нужны были войска и для прикрытия обороны западного берега озера. Мобилизовывались медицинские работники города для обслуживания трассы при эвакуации населения. Нужны были дорожные машины для расчистки трассы от снежных заносов. Тысячи людей различных специальностей были привлечены для прикрытия и постоянного обслуживания автомобильных батальонов.

19 ноября из Кобоны (восточная часть ледовой трассы) на лед вышли первые подводы, груженные мукой, а через три дня, несмотря на неблагоприятную погоду, на лед вышли и первые 60 автомашин. От флотилии был назначен специальный начальник ледово-дорожной службы гидрограф В. С. Купрюшин. Эта служба

вела круглосуточное наблюдение за состоянием и грузоподъемностью льда на всем протяжении дороги, поддерживала навигационное оборудование на должном уровне, чтобы его можно было использовать и ночью. Большую работу по составлению новых расчетов прочности и грузоподъемности льда выполняли гидрометеорологи М. М. Казанский, В. С. Зябрев, К. Я. Дерюгин под руководством будущего члена-корреспондента Академии наук СССР П. П. Кобеко.

Первым начальником ледового участка дороги был назначен военинженер В. Г. Монахов, а чуть позже мы предложили на должность начальника ледового участка ВАД, подчиненного генералу А. М. Шилову, кандидатуру капитана 1 ранга Михаила Александровича Нефедова, члена партии с 1918 года, активного участника гражданской войны, хорошего организатора с большой инициативой. 9 декабря решением Военного совета фронта Нефедов был утвержден в должности начальника ледового участка, а позже он был назначен заместителем начальника дороги. Он вел дневник наблюдений за льдом. На их основе был создан "График зависимости перевозок от метеорологических условий, подвижки и толщины льда, снегового покрова, воздействия противника". Этот документ, представлявший научную ценность, помогал Нефедову принимать правильное решение, многое предвидеть.

В своем последнем докладе с ледовой трассы Нефедов доносил:

"23 апреля 1942 года ледовая пятимесячная эпопея пришла к своему естественному концу. Лед растаял, дорога окончила свое существование... Задача, поставленная нашей партией: заставить лед служить делу обороны социалистической Родины, - выполнена".

Вскоре Нефедова назначили помощником командующего Ладожской военной флотилией по перевозкам, а затем он был назначен командиром Осиновецкой военно-морской базы, куда с весны по фарватерам прибывали корабли и суда с грузом для города Ленина.

24 мая 1943 года во время налета вражеских бомбардировщиков на Осиновец и Морье Михаил Александрович погиб на боевом посту.

Контр-адмирал Ю. А. Пантелеев получил приказ выявить среди военных моряков опытных яхтсменов-буеристов, переправить на озеро все имеющиеся в Ленинграде буера и, используя их, организовать прикрытие трассы, главным образом от разведывательных групп противника... В короткие сроки был создан отряд под командованием опытного яхтсмена-буериста И.

И. Сметанина в составе Е. И. Лодкина, А. М. Михайлова, В. К. Кочегина и К. И. Александрова. Буера не только прикрывали дорогу от противника, но и переправляли на восточную часть озера людей, оказывали помощь застрявшим на льду машинам. Впоследствии буерно-лыжный отряд был подчинен начальнику ледовой дороги и использовался по его указанию.

С учетом малой толщины льда, соблюдая интервалы, шли потоком грузовые машины. К некоторым из них были прикреплены обычные сани. На машину брали небольшую часть груза, в основном же его везли на санях. Первые недели темп перевозок никак не удовлетворял потребностей города и фронта. Военный совет фронта и партийная организация города призывали весь коллектив дороги выполнить чрезвычайное задание. Темпы перевозок постепенно нарастали. Уже к 8 января было доставлено вместо запланированных 2000 тонн - 2500. 25 января было принято решение Военного совета фронта повысить нормы выдачи продуктов населению.

"Дорога была единственным спасением. За неполных четыре месяца по ней эвакуировали 550 000 человек, доставили 361 109 тонн груза, три четверти которых составляли продовольствие и фураж, фронт получил 31 910 тонн боеприпасов и 34 717 тонн горюче-смазочных материалов".

А общее количество грузов, перевезенных по Дороге жизни за время ее существования, составило более 1 615 тысяч тонн. За это время был эвакуирован 1 миллион 376 тысяч человек.

Весьма сложной задачей являлось снабжение топливом. Еще в начале года группа специалистов штаба тыла Ленинградского фронта внесла предложение проложить по дну озера трубопровод для подачи на западный берег жидкого горючего. Идея была одобрена Военным советом фронта и представлена в Государственный Комитет Обороны, который в апреле вынес специальное решение о строительстве такого трубопровода. Главными исполнителями работ стали сварочно-монтажный трест Наркомстроя СССР и аварийно-спасательная служба (бывший ЭПРОН) Краснознаменного Балтийского флота. Под руководством уполномоченного Наркомстроя инженера М. И. Иванова и главного инженера проекта Д. Я. Шинберга был разработан технический проект сооружения, по которому на обоих берегах строились резервуары для слива в них горючего и специальные насосные станции. Резервуарные станции должны быть соединены стальным бензопроводом, для которого восемь километров труб прокладывались по суше и двадцать один с половиной - по дну озера.

Главную трудность строительства сооружения представляла

укладка на грунт тяжелых четырехдюймовых стальных труб, изготовленных Ижорским заводом для нефтяных скважин. Но сварщики экстра-класса Г. И. Ломоносов, М. Ф. Шепилов и главный инженер отряда подводных технических работ офицер В. К. Карпов предложили сваривать трубопровод частями - "плетями" по 1000 - 2000 метров, подвешивать на бревнах и буксировать на места, указанные гидрографами, и там притапливать. Оставалось водолазам, находившимся на грунте, точно укладывать "плети" на подготовленный грунт и сваривать.

Проводилась опасная самоотверженная работа под частыми бомбежками авиации противника. Но ничто не смогло сломить волю и мужество строителей. Подводный трубопровод был уложен к 14 июня. Первый бензин пришел по трубопроводу в осажденный Ленинград 18 июня 1942 года. По расчетам проектировщиков, магистраль, проверенная под давлением в 50 атмосфер, могла пропускать 300 тонн горючего в сутки. Но коллективу эксплуатационников удавалось иногда перекачивать до 435 тонн. Трубопровод был неуязвим для артиллерийского обстрела и ударов авиации, его использование не зависело от погоды. Благодаря наличию этого сооружения высвободилось значительное количество автомашин и наливных барж.

В течение почти двух с половиной лет бензопровод был единственным источником, который обеспечивал горючим войска фронта, город и флот. Но Ленинград находился на голодном пайке электроэнергии. Топлива для электростанций еще не хватало. А на восточном берегу озера стояла почти исправная Волховская гидроэлектростанция имени В. И. Ленина. 7 августа 1942 года Военный совет Ленинградского фронта принял решение о восстановлении гидроэлектростанции и прокладке через озеро четырех ниток высоковольтного кабеля (несколько позже было вынесено решение проложить пятую, резервную нитку кабеля). Одновременно реконструировались на западном и восточном берегах озера воздушные линии электропередач с трансформаторными установками, которые сопрягались с подводным кабелем Ленэнерго. Сложный проект был разработан инженерами и рабочими Ленэнерго. Учитывая малые сроки до ледостава, Военный совет фронта поставил задачу выполнить эту работу за 56 суток.

В течение двух месяцев было уложено пять линий силового кабеля. Первая и вторая нитки приняли нагрузку 23 сентября, третья - 30 сентября. Четвертая и пятая вступили в строй к 7 ноября 1942 года. Многие предприятия Ленинграда получили электроэнергию, пущен был в городе и трамвай.

Для защиты Дороги жизни от ударов с воздуха и обеспечения

перевозок груза привлечены были большие силы средств ПВО, Ленинградского фонта, войск ПВО страны, которые и составили Ладожский район ПВО. Понимая, что оборона трассы имеет первостепенное значение для жизни города, фронта и флота, наши авиаторы не жалели своих сил и жизней, успешно отражали удары фашистских самолетов. Балтийские летчики-истребители били фашистов над озером, над перевалочными пунктами Гостинополье, Кобона, Осиновец. Мужественно сражались с врагом летчики 5-го и 13-го истребительных авиационных полков П. В. Кондратьева и Б. И. Михайлова. В этих полках выросли и прославились мастера воздушных сражений, первые Герои Советского Союза на Балтике Алексей Антоненко и Петр Бринько, бесстрашные и умелые летчики Михаил Васильев, Анатолий Кузнецов, Иван Творогов, Владимир Дмитриев, Григорий Семенов, Петр Кожанов, Владимир Петров, Алим Байсултанов и многие другие.

Вспоминаю неоднократные доклады генерала С. И. Кабанова об одном из храбрейших летчиков-истребителей, защищавших небо над Ханко, Алиме Байсултанове, родом из Кабардино-Балкарии. Не было дня, чтобы Алим не поднимался в воздух, и не один раз, а дважды, трижды и более. Как бы трудно ни складывалась обстановка, Алим всегда выходил победителем. 277 боевых вылетов, 13 лично сбитых фашистских самолетов - таков итог короткого боевого пути Героя Советского Союза Алима Юсуфовича Байсултанова. В боях под Ладогой прославился замечательный летчик-балтиец Петр Бринько. Боевое крещение он получил вскоре после окончания школы морских летчиков в боях против японских милитаристов. В начале Отечественной войны находился в составе истребительного полка на Балтике, участвовал в первых воздушных боях над Ханко, сражался в небе главной базы флота Таллина. 15 июля 1941 года Петру Антоновичу Бринько было присвоено звание Героя Советского Союза. В жарких августовских схватках лейтенант Бринько вместе со старшим лейтенантом Мальцевым во время воздушного боя таранил вражеский самолет и благополучно приземлился. 14 сентября 1941 года капитан Бринько записал на свой личный счет пятнадцатый сбитый самолет врага, а через девять дней погиб при выполнении боевого задания.

Отличным воспитателем летчиков проявил себя командир-коммунист Герой Советского Союза К. В. Соловьев.

"Больше летать, видеть, наблюдать. Можешь не быть ведущим, но наблюдать, определять летную обстановку - обязан, драться - обязан. На ведущего надейся, но и сам не плошай. Помни: в бою ошибка - это смерть. То, что положено делать

самому, никто за тебя делать не будет".

Так он учил и воспитывал подчиненных. Он в совершенстве овладел своей "Чайкой", умело сочетал маневр и сильный огонь. Командир лучшей истребительной эскадрильи, мастер бомбо-штурмового удара - таким знали его на Балтике. За год войны К. В. Соловьев совершил 427 боевых вылетов. В конце 1942 года Константин Владимирович погиб. Его имя навсегда сохранится в памяти балтийских летчиков.

Громил врага летчик-истребитель Л. Г. Белоусов, человек редкой судьбы. Зимой 1938 года, совершая посадку вслепую при плотном снегопаде на свой аэродром, он потерпел аварию. Самолет разбился, взорвались бензобаки, кабину охватило пламя. Сбежавшиеся бойцы и техники потушили пожар, помогли Белоусову выбраться из кабины. Ему сделали десятки пластических операций на лице. Он продолжал летать. В войну 1939 - 40 года Белоусов совершил много боевых вылетов, выполняя задания командования. В январе 1940 года он был награжден орденом Красного Знамени, а вскоре получил назначение командиром авиационной эскадрильи на Ханко. С первых дней Великой Отечественной войны вместе со своими подчиненными он зорко стережет небо Ханко, вступая в ожесточенные бои с врагом, бомбит и штурмует его береговые и зенитные батареи, уничтожает катера. До последних дней авиационная эскадрилья Белоусова обороняла Ханко. После возвращения в Ленинград его назначили помощником командира полка, оборонявшего Дорогу жизни. Леонид Георгиевич продолжал летать, много раз отражал налеты авиации противника, штурмовал его передний край, вел разведку, уничтожал мотоколонны на дорогах. Но постоянное напряжение, последствия ожога вызвали газовую гангрену сначала одной, а затем другой ноги. 426 дней провел Белоусов в госпиталях. Воля, мужество, желание отомстить фашистам преодолели все недуги. Усилия, тренировки, и Леонид Георгиевич вернулся на Балтику, его самолет снова в воздухе.

На Ладоге совершил свой последний подвиг летчик-истребитель гвардеец Степан Горгуль. Он в составе звена прикрывал ледовую трассу. Обнаружив приближающиеся самолеты врага, Горгуль и его друзья Байдраков и Дмитриев атаковали их. Горгуль был ранен, но продолжал драться. Получив второе ранение в ногу, Горгуль понял, что долго в воздухе не продержится. Он решил сохранить самолет и сел на лед, хотя мог выпрыгнуть с парашютом. С трудом летчик выбрался из машины. Самолеты врага сделали несколько заходов, в упор расстреливая машину Горгуля. Она вспыхнула факелом, а мужественный

гвардеец получил еще одно ранение. Прощаясь с жизнью, Степан Горгуль достал блокнот и кровью, сочившейся из обрубленного пальца, написал: "Родина, комсомол, я дрался с врагом, как клялся, получая комсомольский билет, не жалея собственной жизни. Я умираю, но знаю, что мы победим!"

Степан Горгуль собрал последние силы и встал в полный рост. Он бесстрашно глядел, как на него снова шли "мессершмитты", как, выбивая на льду дорожку, приближалась к нему пулеметная очередь. Он продолжал стоять, гордо подняв голову, пока вражеская пуля не оборвала его жизнь.

Можно было бы продолжать и продолжать рассказ о героических подвигах авиаторов Балтики. Это были самые напряженные, самые трудные для наших летчиков дни. О их боевой активности в этот период говорят такие цифры: всего за войну истребители флота сделали 34 254 боевых самолето-вылета, из них на 1941 - 1942 годы приходится 23 968 самолето-вылетов, или 77 процентов. Иначе говоря, в период обороны Ленинграда боевое напряжение было в три раза больше, чем в период наступления.

21 февраля 1942 года 13-му истребительному авиационному полку было вручено гвардейское Знамя.

Контрнаступление советских войск под Тихвином сыграло огромную роль в поражении противника глубокой осенью 1941 года. Оно началось в трудные для нашей Родины дни, когда бои под Москвой достигли наивысшего напряжения. 12 ноября войска 52-й армии нанесли удар по флангу вражеского клина и 20 ноября овладели Малой Вишерой. Ставка Верховного Главнокомандования требовала от командования 54, 4 и 52-й армий совместными усилиями разгромить врага восточнее Волхова, а Ленинградскому фронту был отдан приказ во взаимодействии с флотом активными действиями сковывать противника, не давая ему свободно маневрировать резервами. После ожесточенных боев 9 декабря советские войска освободили Тихвин.

К 23 декабря наши войска вышли к реке Волхов, откуда в октябре противник начал продвижение на Тихвин. Несколько пехотных, танковая и моторизованная дивизии врага понесли большие потери и были отброшены. Много подвигов совершили в этих боях морские пехотинцы 6-й бригады.

Для поддержки войск на тихвинском направлении флотские летчики совершили свыше двух тысяч боевых вылетов. Командующий Волховским фронтом генерал К. А. Мерецков не раз объявлял летчикам благодарность. Многие из них были награждены орденами и медалями, а штурмовикам Н. В.

Челнокову, Н. Г. Степаняну, А. А. Карасеву и А. С. Потапову присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

План фашистов замкнуть второе кольцо вокруг Ленинграда и удушить его голодом с треском провалился. Мы пережили в эти дни, наверное, самое трудное время за всю войну, но, с другой стороны, в эти дни в успехах наших войск под Тихвином и Волховом мы ощутили радость первых побед. Наши Вооруженные Силы окончательно сорвали гитлеровский план, рассчитанный на захват Ленинграда и соединение немецко-фашистских войск с финскими, нанесли мощный удар и разгромили врага.

Освобождение Тихвина имело для Ленинграда чрезвычайно важное значение. К моменту разгрома фашистов под Тихвином хлеба в Ленинграде оставалось всего на девять-десять дней. Городской комитет партии и Военный совет фронта принимали все меры для улучшения работы дорожной ледовой службы. А. А. Жданов и А. А. Кузнецов лично выезжали на Ладожское озеро, изучали трассу и условия движения автомашин. Был принят целый ряд решений по улучшению работы зимней дороги. На Ладоге создавались филиалы ленинградских авторемонтных заводов, специальные пункты медицинской помощи, спасательные отряды ЭПРОНа.

22 декабря через озеро доставлено 700 тонн продовольствия, на другой день - 800 тонн. 24 декабря Военный совет фронта решил увеличить паек рабочим и инженерам на 100 граммов, служащим и детям на 75 граммов. Это был риск, так как дорога работала еще плохо, но прибавка сохраняла жизнь ленинградцев. 5 января 1942 года Военный совет фронта, Ленинградский обком и горком обратились с письмом к водителям Ладожской трассы, в котором говорилось:

"... Все, от кого зависит нормальная работа дороги: водители машин, регулировщики, ремонтники, связисты, командиры, политработники, работники управления дороги, каждый на своем посту должен выполнять свою задачу, как бойцы на передовых позициях... чтобы быстро наладить доставку грузов для Ленинграда и фронта... Ваших трудов Родина и Ленинград не забудут никогда".

24 января хлебный паек увеличился вторично. Рабочие стали получать 400 граммов, служащие - 300, иждивенцы и дети - по 250 граммов хлеба.

Дорога жизни, открытая военными моряками и моряками Северо-Западного речного пароходства в сентябре, проложенная по льду в зиму 1941 года, была единственным путем, связывающим осажденный город со страной. История навсегда сохранит память о героических делах воинов фронта, военных

моряков, летчиков, речников, строителей на Ладоге.

Сейчас в конце длинной дороги, которая начинается у Финляндского вокзала на трудовой Выборгской стороне Ленинграда и, проходя через леса и перелески, через села Колтуши, Мяглово и Морозово, приводит к Вагановскому спуску на берегу Ладожского озера, стоит памятник - две белые полуарки, словно выросшие из-под земли. Полуарки - символ блокадного кольца, а разрыв между ними - это Дорога жизни. Слева от полуарок - большая круглая чаша, похожая на морскую мину, справа - гранитная отшлифованная стела. На стеле барельеф: рука, возносящая факел с Вечным огнем, и надпись, обращенная к грядущим поколениям:

Потомок, знай!
В суровые года,
Верны народу, долгу и Отчизне,
Через торосы Ладожского льда
Отсюда мы вели Дорогу жизни,
Чтоб жизнь не умирала никогда.

На восточном берегу Ладоги в Кобоне сооружен памятник, на котором высечена надпись: "... Дорога жизни, прорвавшая блокаду, соединила сердца Ленинграда с родной Москвой, со всей Отчизной".

Балтийский флот был в числе первых оперативно-стратегических объединений Советских Вооруженных Сил, принявших на себя удар гитлеровских армий на рассвете 22 июня.

В течение первых шести месяцев войны боевая деятельность флота была подчинена общим стратегическим целям Советских Вооруженных Сил. Содействие войскам на приморском направлении являлось его главной задачей. Читатель видел, что боевые действия сил флота отличались сложностью и многообразием решаемых задач, их зависимостью от обстановки на сухопутном фронте и характера борьбы на море.

В течение всего этого периода флот в полную меру своих сил и возможностей выполнял ответственные задачи - оборонял военно-морские базы, оказывал авиационную и артиллерийскую поддержку прибрежным флангам сухопутных войск, осуществлял крупные оперативные перевозки войск, техники и вооружения, нарушал вражеские морские сообщения, защищая от ударов врага свои морские коммуникации.

Балтийский флот являлся надежным щитом, прикрывавшим с моря один из наиболее ответственных участков Северо-Западного направления советско-германского фронта.

Заканчивался 1941 год. Позади было полгода войны. Ей не

было видно конца, никто не мог предугадать, как развернутся события завтра. Но одно оставалось несомненным: мы выстояли, мы выдержали. Фашисты были остановлены под Ленинградом и биты под Москвой. Наши люди были полны решимости драться до победного конца. Так было на фронте и в тылу, так было и на Балтийском флоте.

Я не могу не сказать о той силе, которая цементировала наши ряды, вселяла веру в победу, - о партии. Коммунистическая партия всегда играла решающую роль в руководстве Вооруженными Силами нашей Родины. Еще в 1918 году Центральный Комитет партии, руководимый В. И. Лениным, постановил, что

"политика военного ведомства, как и всех других ведомств и учреждений, ведется на точном основании общих директив, даваемых партией в лице ее Центрального Комитета и под его непосредственным контролем... "{19}.

Война потребовала перестройки всей работы политорганов и партийных организаций. От них требовалось прежде всего довести до сознания каждого командира и краснофлотца директиву Совета Народных Комиссаров СССР и ЦК ВКП(б)от 29 июня 1941 года, которую народ знает как речь И. В. Сталина 3 июля; глубоко разъяснить сущность, характер и цели Великой Отечественной войны, поддержать и развить патриотический подъем, укрепить в личном составе уверенность в победе над врагом. ЦК партии и правительство, указав на смертельную опасность, нависшую над Родиной, и подчеркнув освободительный характер войны Советского Союза, призвали советский народ к решительной борьбе с фашистской Германией. Все формы и методы партийной работы и средства политической пропаганды были направлены на решение этой основной задачи.

Партийная организация Краснознаменного Балтийского флота еще теснее сплотила свои ряды вокруг Центрального Комитета. Через Военный совет флота, политорганы и партийные организации партия на протяжении всей войны укрепляла моральный дух наших воинов. Она развивала и совершенствовала партийно-политическую работу, следуя ленинскому указанию о том, что

"Где наиболее заботливо проводится политработа в войсках и работа комиссаров... там больше побед"{20}.

С честью выполняли свою роль руководителей и воспитателей наши командные кадры, 80 процентов которых были коммунистами. Ярким показателем их политической зрелости и высокой активности являлся рост партийных организаций за счет командных кадров. Всю свою работу,

обучение и воспитание личного состава они строили в полном соответствии с указаниями партии, ее политикой и идеологией.

Обстановка на советско-германском фронте, в том числе и под Ленинградом, менялась в пользу Советских Вооруженных Сил. Изменились и задачи флота. Теперь мы должны были, не ослабляя поддержки войск, оборонявших Ленинград, вести развернутую подготовку к новым боям в летней кампании 1942 года. Военный совет флота собрал в холодном конференц-зале Военно-морской академии командиров, военкомов и начальников политотделов соединений. Мы уже могли сказать, что блицкриг провалился. Но враг был еще силен и упорно сражался, поэтому мы призвали командиров, военкомов, начальников политотделов напрячь все силы, мобилизовать личный состав соединений для последующего разгрома врага. Военный совет флота требовал разъяснить личному составу обстановку под Ленинградом и на всех фронтах, исходя из нее, проводить конкретную, целеустремленную, оперативную партийно-политическую работу. Мы информировали командиров соединений об общих и о возможных зимних боевых действиях войск Ленинградского и Волховского фронтов и тех задачах, которые придется решать флоту.

Военный совет флота поставил перед руководителями соединений кораблей и тыла флота задачу - хорошо отремонтировать корабли, подготовить их к активным боевым действиям в кампании.

Освоению боевого опыта мы требовали уделить особое внимание, считая, что это поможет глубже анализировать обстановку и делать правильные выводы разгадывать намерения врага и своевременно принимать меры для выполнения поставленных задач. Разбор боев, изучение опыта артиллеристов, штурманов, связистов, механиков, методов борьбы с минным оружием врага должны были исключить в будущем повторение многих ошибок, допускавшихся раньше, способствовать повышению нашей боевой мощи.

Командующему авиацией генералу М. И. Самохину было указано на необходимость тщательнее готовить летный и штурманский состав к боевой работе над морем, учить авиаторов умению активно вести разведку в море.

Успешное выполнение поставленных перед флотом задач зависело прежде всего от их понимания, от единства мышления и воли личного состава. Помочь нам добиться такого единства должны были партийные и комсомольские организации. Военный совет рекомендовал им развернуть повседневную разъяснительную работу среди всего личного состава флота.

Военный совет флота обратился к личному составу кораблей, рабочим судостроительных и судоремонтных предприятий города и флота с воззванием, призывая их быстро и высококачественно выполнить ремонт кораблей. Политуправление флота выпустило листовки и памятки, в которых содержались советы и рекомендации участникам ремонта.

По нашей просьбе в начале января 1942 года Военный совет Ленинградского фронта принял решение, в котором говорилось:

"Производство зимнего ремонта и подготовку кораблей к весенним боевым действиям считать главной боевой задачей Краснознаменного Балтийского флота и ленинградской судостроительной промышленности".

Тридцать промышленных предприятий города обязывались принимать заказы флота на ремонт кораблей. На ремонт выделялись лучшие инженеры, мастера, рабочие, их зачисляли на довольствие вместе с экипажами кораблей. Выполняли не только ремонт, но и предварительные работы по постройке магнитных тральщиков, трал-барж, минных прерывателей, новых бронекатеров. Военные моряки учились у инженеров и рабочих, выполняя вместе с ними огромную и сложную работу. Большой зимний судоремонт, нигде и никогда ранее не проводившийся в подобных условиях, к 1 мая 1942 года был блестяще закончен.

В то время я часто думал о том, каким будет для нас 1942 год, пытался предугадать, как будут развиваться события под Ленинградом и на Балтике. Думали над этим и другие флотские руководители. Начальник штаба флота контр-адмирал Ю. Ф. Ралль подготовил информационный доклад об общем значении балтийских коммуникаций для противника. В докладе указывалось, что из Швеции враг получает важнейшее стратегическое сырье - железную руду и металл, из Прибалтики - металлический лом. Морской транспорт на Балтике нужен противнику еще и потому, что находящиеся в его распоряжении железные дороги не справляются с перевозками для фронтов, вдобавок их работу довольно часто нарушают партизаны.

"Значит, надо бить по морским коммуникациям" - повторял я себе истину, известную еще с мирных времен. Но теперь решать эту задачу предстояло без надводных сил и только частью авиации. На морских коммуникациях должны были действовать преимущественно подводные лодки, значит, следовало настойчиво изучать условия их боевых походов, практически готовиться к выходам в море.

Бить врага в море, на его коммуникациях, удерживая свои плацдармы на западе в Островном районе для последующих наступательных операций. Наконец, мы будем по-прежнему с

весны решать задачу снабжения города, фронта и флота всем необходимым по Ладожскому озеру.

Время показало, что мы были правы, готовясь к решению этих ответственных и сложных задач.

Часть вторая.

Балтийцы сражаются

В осажденном Ленинграде

Заканчивался 1941 год. Как быстро летит время! Позади шесть с половиной месяцев войны. 188 напряженных до предела дней и ночей! В обычном человеческом понятии опасными бывают мгновения, минуты, часы. Но как представить себе полгода непрекращающихся тревог за Родину, за любимый Ленинград, за свой флот?

На календаре 31 декабря. В полночь Кремлевские куранты пробьют двенадцать. Но не будет привычных балов. Дом флота не раскроет двери своих гостеприимных залов. Вместо праздничных фейерверков люди увидят и услышат взрывы бомб и фугасов, вместо музыки - гул артиллерийских обстрелов.

Смотрю на карту. Только что нанесена обстановка на последний час. За минувшие дни она не претерпела особых изменений, но и в канун Нового года продолжала оставаться крайне тяжелой. Противнику удалось блокировать Ленинград с суши. На Карельском перешейке 23-я армия ведет тяжелые оборонительные бои. Левый фланг ее прикрывают корабли и батареи Кронштадта, правый - Ладожская военная флотилия. Приморский плацдарм удерживает оперативная группа под командованием генерала А. Н. Астанина. В ее составе 48-я стрелковая имени Калинина дивизия, 2-я и 5-я бригады морской пехоты, объединенная школа береговой и противовоздушной обороны и другие.

Не лучше дела и на морском направлении. Лишившись большинства военно-морских баз, флот вынужден сосредоточить корабли и авиацию в ограниченном районе, в восточной части Финского залива. Корабельные соединения заняли стоянки в Кронштадте и Ленинграде, которые систематически подвергаются обстрелам вражеской артиллерии и ударам с воздуха. Однако враг остановлен. Ему так и не удалось достичь главной своей цели - захватить Ленинград и уничтожить Балтийский флот. Десятки пехотных и других дивизий вермахта и армии Финляндии оказались скованными под Ленинградом. Четвертая танковая группа немцев, составлявшая основу их тарана, нацеленная на Ленинград, не выдержала единоборства с нами, потерпела поражение и была серьезно ослаблена. Это, конечно, расстраивало планы гитлеровцев, поскольку после взятия

Ленинграда они намеревались перебросить отсюда танки под Москву. Наконец, здесь был сорван замысел создать единый немецко-финский фронт.

Флот противника, имея значительное превосходство в силах, не смог создать даже угрозу флангам наших войск, прервать наши морские сообщения ни в Финском заливе, ни на Ладоге. Достаточно привести такой только факт: ни один десант не был высажен в тыл советским войскам, и ни одна военно-морская база на Балтийском театре военных действий не была захвачена или даже атакована с моря.

С особым волнением я вспоминаю балтийских подводников. Теперь, когда тщательно и критически исследован каждый поход, когда взвешены все "за" и "против", когда стало ясным то, что не могло быть ясным в те дни, с чистой совестью могу сказать, что подводные лодки в условиях сложнейшей оперативной обстановки на Балтике проявили себя как мощный род сил флота. Сам факт появления советских подводников в глубоком тылу врага на юге Балтики, в Померанской или Данцигской бухтах, опровергал хвастливое заявление фашистов об уничтожении нашего флота.

Не менее важную задачу решал отряд кораблей, находившийся в Рижском заливе, контролируя вход в Ирбенский пролив со стороны моря. До конца августа морской путь через Ирбен в Ригу был надежно закрыт.

Попытки гитлеровского флота перейти к решительным действиям неизменно подавлялись нашими кораблями, авиацией и береговой артиллерией. Не удалось гитлеровцам взять с ходу и столицу советской Эстонии - Таллин.

К концу 1941 года боевой состав авиации сильно поредел. Оставалось примерно 25 процентов тех сил, которые начали войну. К этому времени около 90 тысяч специалистов - краснофлотцев и командиров составили 6 бригад морской пехоты и пополнили многочисленные части и соединения фронта. Более 100 тысяч человек из боевого состава флота на кораблях, батареях, в авиаполках принимали участие в боях за город Ленина.

За четыре последних осенних месяца напряженных боев из 400 стволов было выпущено по врагу более 100 тысяч снарядов, в основном крупного калибра. Всего же в военном полугодии сорок первого флот израсходовал более 167 тысяч снарядов 406 - 100-миллиметрового калибра.

В преддверии 1942 года Краснознаменный Балтийский флот представлял собой сложное хозяйство, в основном расположенное в восточной части залива (часть наших аэродромов находилась за

пределами Ленинградской области). Кроме соединений надводных и подводных кораблей, авиации, береговой и железнодорожной артиллерии оно включало Кронштадтскую военно-морскую базу с островами Сескар, Лавенсари, Ладожскую военную флотилию, тыл флота с судоремонтными заводами и специальными мастерскими по ремонту вооружения и техники, различные управления и отделы, инженерную и медико-санитарную службы, наконец, многочисленный мобилизованный вспомогательный флот - транспорты, буксиры, танкеры, самоходные баржи.

Обо всем этом я и мои коллеги по Военному совету думали в те декабрьские дни, когда по доброй мирной традиции собирались провожать старый и встречать Новый год.

Шли тяжелые и долгие месяцы вражеской осады. Войска 42-й и 55-й армий во взаимодействии с частями Ленинградской военно-морской базы, авиацией фронта и флота прочно удерживали свои рубежи. Ладожская флотилия надежно прикрывала фланги фронта, выходившие на озеро. Но нас очень тревожила малочисленность войск на приморском плацдарме, ибо от его сохранения во многом зависел, в частности, дальнейший ход боевых действий на море. К счастью, зима и весна на плацдарме были относительно спокойными. Обе стороны вели разведывательные действия, никаких крупных боев не было. Все усилия защитников города в это время были направлены на дальнейшее совершенствование инженерной обороны, укрепление занимаемых рубежей, на более активное использование артиллерии и авиации фронта и флота.

Инженерные работы на всех участках разворачивались полным ходом. Создавались огневые позиции и артиллерийские и пулеметные точки, отрывались траншеи, оборудовались командные и наблюдательные пункты. Совершенствовалась оборона и внутри города.

К началу лета было создано несколько оборонительных секторов, крупных узлов сопротивления, взаимодействующих между собой. Командир Ленинградской военно-морской базы контр-адмирал Ю. А. Пантелеев (эту должность он занимал до 1 марта, а затем до 1 июня командовал базой Г. И. Левченко), будучи подчиненным командующему войсками внутренней обороны генералу С. И. Кабанову, руководил подразделениями флота на этих работах. Для обслуживания артиллерийских и пулеметных точек создавались специальные подразделения, куда входили рабочие, бойцы милиции, пожарной охраны, а также морские батальоны, формировавшиеся за счет личного состава кораблей и частей флота, усиливаемых наземной фронтовой,

флотской и зенитной артиллерией. Город готовился к боям за каждую улицу, за каждый дом.

Большую помощь Ленинградскому фронту оказала Ставка Верховного Главнокомандования, выделив несколько вновь сформированных и вооруженных артиллерийско-пулеметных батальонов. Они тотчас были выдвинуты на передний край, а находившиеся там стрелковые дивизии выводились в резерв для отдыха, пополнения и подготовки к будущим наступательным боям.

Балтийские летчики и артиллеристы-зенитчики принимали самое активное участие в защите города, кораблей, объектов флота от вражеских воздушных ударов. Военно-воздушные силы флота под командованием генерала М. И. Самохина располагались в ту пору на аэродромах Ладоги, внутри обороняемой городской территории, в Кронштадте, на ораниенбаумском плацдарме. Плечом к плечу с боевыми товарищами из общевойсковой армии и ПВО они срывали попытки врага прорваться к городу.

Я хорошо знал благородную отвагу балтийских соколов и не переставал восхищаться их мужеством и мастерством.

Получив должный отпор и потеряв не один десяток самолетов, враг в течение зимы почти не решался появляться в небе над блокированным городом.

Но Ленинград усиленно обстреливался вражеской артиллерией, причем варварскому разрушению подвергались прежде всего мирные кварталы города, где никаких оборонительных объектов, разумеется, не было. Маневр гитлеровского командования был довольно прост - подавить волю ленинградцев. Это был маневр психологического шантажа. На карте-планшете, найденной у пленного немецкого офицера-артиллериста, были нанесены плановые цели с нумерацией наиболее важных объектов. Вот они: цель No 99 - больница имени Нечаева, цель No 187 библиотека, цель No 192 - Дворец пионеров, цель No 259 - Эрмитаж. С началом нового года мы распознали и новую тактику вражеских батарей. Если минувшей осенью это был довольно бессистемный обстрел, то теперь огонь врага стал более методичным, сосредоточенным: в короткий промежуток времени значительная часть батарей (10 - 15) выпускала максимум снарядов.

Руководители контрбатарейной борьбы - командующий артиллерией фронта генерал Г. Ф. Одинцов и начальник артиллерии флота контр-адмирал И. И. Грен учитывали любые изменения в тактике врага и сами вырабатывали новые методы борьбы с ним. Координировались цели между наземной

артиллерией фронта (крупные калибры) и корабельной, береговой и железнодорожной артиллерией флота.

Все это, конечно, ограничивало продолжительность вражеского обстрела города, но, к сожалению, не решало задачи уничтожения его батарей. Для этого требовалось на каждую батарею большое количество снарядов, сочетаемых одновременно с ударами по цели с воздуха. Такими возможностями в ту пору ни фронт, ни флот не располагали. Эта задача была полностью решена несколько позже, когда по решению Ставки Верховного Главнокомандования в составе фронта был создан специальный артиллерийский корпус контрбатарейной борьбы, в который включалась и часть сил фронта. Но это было лишь год спустя.

А пока, в 1942 году, для артиллерии флота борьба с батареями противника оставалась основной задачей. В феврале по указанию Военного совета фронта наземная и флотская артиллерия значительно усилила огонь. По батареям противника, длительное время находившимся на одних и тех же позициях, наносились мощные удары. Такие удары стали возможны благодаря тому, что значительно улучшилась артиллерийская инструментальная разведка (по качеству и количеству средств), более результативно использовалась корректировочная авиация. С марта артиллерия фронта и флота начала наносить удары и по другим важным объектам, таким, как склады, железнодорожные узлы, штабы, узлы связи. Борьба с батареями стала также более эффективной, в частности, время на открытие огня сократилось до минимума. Интенсивность обстрела города и жилых районов снизилась. Постепенно, но верно мы выбивали у противника возможность безнаказанно подвергать Ленинград разрушениям. Все чаще и чаще он ограничивался короткими огневыми налетами. На каждый его выстрел через самый минимальный промежуток времени следовал ответ по мощности значительно сильнее.

И все же улицы города и объекты флота подвергались иногда артиллерийским ударам. Так, один из наиболее сильных вражеских обстрелов района Ржевки и батарей нашего артиллерийского полигона был в ночь на 29 марта. А в следующем месяце (о чем будет рассказано ниже) одновременно с обстрелом наших кораблей враг использовал и мощную группировку своей бомбардировочной авиации.

Нарком Военно-Морского Флота в апреле 1942 года предложил Военному совету флота добиться лучшей сработанности со штабами фронта и армий, а начальник Генерального штаба дал указание о более правильном использовании морской артиллерии, в основном по целям,

недосягаемым для артиллерии фронта.

Мы прекрасно понимали, что главные задачи войны решались на сухопутных фронтах, видели, как основные усилия Советских Вооруженных Сил были устремлены на разгром армий врага, и, естественно, оказывали самое активное содействие нашим войскам. Это содействие было многосторонним, к нему привлекались прежде всего надводные корабли, вооруженные артиллерией, авиация, береговые, зенитные и железнодорожные батареи флота. Так же как и в первый год войны, Краснознаменная Балтика передала в состав фронта свыше 30 тысяч человек.

Исключительно тесное взаимодействие сил флота с войсками фронта в обороне и наступлении явилось ярким свидетельством высокого уровня развития советского военного искусства.

В январе 1942 года войска Волховского фронта и левого крыла Ленинградского фронта, завершив разгром волховско-тихвинской группировки противника, продолжали наступление на Любань и Тосно. Ожесточенные бои здесь продолжались до июня. Успеху наших войск на любаньском направлении помогала артиллерия флота.

Мне припоминаются тяжелые осенние дни сорок первого года, когда враг подходил в районы, расположенные в непосредственной близости от города, и намеревался форсировать Неву для соединения с финскими войсками, то есть замкнуть второе кольцо окружения города вместе с его защитниками. Командующий войсками Ленинградского фронта генерал М. М. Попов обратился в Военный совет флота с просьбой об оказании помощи в создании надежной обороны на правом берегу Невы.

К сожалению, тогда на артиллерийских складах флота ничего уже не было, и мы могли предложить единственное - снять с линейных кораблей "Марат" и "Октябрьская революция" бортовые 120-миллиметровые орудия, которые не использовались линейными кораблями из-за их сравнительно небольшой дальности стрельбы. Эти орудия мы и предложили установить по правому берегу Невы в наиболее угрожаемых местах.

Несколько раньше, когда только обозначилось генеральное наступление войск противника на Ленинград, флотские артиллеристы предложили командованию Северо-Западного направления установить для обороны Ленинграда и уничтожения техники противника еще на дальних подходах к городу мощную башенную 180-миллиметровую батарею. Согласие командования было получено, развернулись большие строительные работы, доставка материальной части. К осени сорок первого года была

оформлена Невская укрепленная морская оборонительная позиция под командованием майора М. М. Барановского.

Пять 120- и одна 180-миллиметровая батареи - 19 морских дальнобойных орудий на небольшом по протяженности берегу реки Невы составляли 301 -и артиллерийский дивизион, которым командовал майор Г. Г. Кудрявцев (военком батальонный комиссар С. А. Томилов, начальник штаба капитан В. И. Панькин). Должен отметить, что подбор командования дивизиона и командиров батарей, капитанов А. Г. Бондарева, П. А. Дубова, старшего лейтенанта В. С. Мамчура и других был произведен с учетом их богатого боевого опыта и участия в боях осенью сорок первого года под Таллином, Ханко, Ленинградом.

Батарея No 470 (180-миллиметровая) устанавливалась на железобетонных основаниях, с навесными железобетонными козырьками над орудийными двориками и бетонными нишами для хранения расходного боеприпаса. Материальная часть и орудийный расчет прикрывались броневым щитом, с толщиной лобовой брони до трех дюймов. Все это в какой-то степени обеспечивало необходимую защиту материальной части, приборов и, главное, личного состава от осколков и прямых попаданий снарядов (руководил строительством опытный флотский инженер майор В. В. Ярыгин).

Огневая позиция этой батареи располагалась на опушке леса в районе Ивановских порогов в одном километре от берега Невы, а с выходом врага и занятием левого берега реки позиция батареи находилась в полутора километрах от переднего края обороны противника. Начиная с сентября сорок первого года строительство шло уже в условиях обстрела артиллерией и ударов вражеской авиации. Несмотря на это, батарея в декабре вступила в строй и начала наносить мощные огневые удары по дальним целям противника - станциям Тосно, Мга - и вести борьбу с батареями, обстреливающими город.

Понимая опасность расположения нашей тяжелой батареи, враг вел по ней огонь не только артиллерией, но и минометами, дополняя ударами авиации. Однажды, когда батарея выполняла боевую задачу по нанесению ударов по железнодорожной станции Тосно, противник в свою очередь начал ее обстрел. Падали мощные снаряды осадной артиллерии. Они рвались в районе орудийных двориков. Один разорвался в непосредственной близости от места хранения боевых зарядов для срочной стрельбы. Ниша была разрушена, и загорелись заряды. Взрыв боеприпасов, казалось, был неминуем. Однако этого не случилось. Весь орудийный расчет бросился тушить пожар. Для ликвидации его прибыла аварийная спасательная группа во главе

с заместителем командира батареи капитаном Усковым, а также капитаном И. Г. Береговым. Пренебрегая опасностью, люди выносили горящие пеналы с зарядами и тем самым предотвратили взрыв боеприпасов. Многие получили тяжелые ожоги. За этот подвиг большая часть боевого расчета была награждена орденами и медалями.

Только за первые пять месяцев боевой деятельности батареи противник выпустил по ее позиции несколько тысяч снарядов и мин. Конечно, случались прямые попадания в броневые плиты орудий, орудийные дворики, были потери в личном составе, но боевой расчет батареи со своими командирами, проявляя мужество, отвагу, отлично выполнял боевые задания командования и наносил потери врагу. Батарея геройски действовала до самого дня разгрома противника под Ленинградом.

С июля 1942 года этой батареей командовал имеющий боевой опыт отличный артиллерист капитан К. К. Башмаков, заместитель по политчасти И. Новиченко. Учитывая близость расположения огневой позиции батареи от переднего края противника, мы придали ей для обороны с суши специально сформированную пулеметную роту капитана П. А. Дмитриева, которая надежно охраняла ее. Командиром взвода в роте был лейтенант Юрий Михайлович Непринцев, впоследствии замечательный советский художник. Эта рота потом стала снайперской.

Остальные батареи, снятые с линейных кораблей, строились на деревянных основаниях и вступали в строй по мере прибытия для них материальной части и сформированных боевых расчетов.

Исключительно большую работу по проведению инженерных мероприятий в дивизионе, таких, как защита личного состава, создание ходов сообщения от огневых позиций, повышение живучести батарей, командных пунктов, маскировка, создание ложных батарей с имитацией стрельбы, защита наблюдателей на корректировочных постах, проводил талантливый инженер капитан М. Г. Аврух. Большую помощь ему оказывал прославленный защитник Осмуссара сержант Г. А. Вдовинский.

Отлично в дивизионе было организовано медицинское обеспечение. Под руководством майора И. Т. Лупанова были созданы возможности, позволявшие проводить и хирургические операции, а в деревне Самарка создан стационар для легкораненых, медпункт и амбулатория. Он вел большую работу по поддержанию физического состояния боевых расчетов в трудную зиму 1941/42 года.

Огневые позиции этих батарей размещались в 2 - 5 километрах от переднего края противника. Такое положение

позволяло им наносить удары по целям, которые были в глубине обороны врага, в то же время все батареи находились в зоне досягаемости артиллерии среднего калибра и даже полковых минометов противника.

Поскольку батареи-дивизиона располагались в непосредственной близости от переднего края обороны врага, среди личного состава большое развитие получило снайперское движение. Особенно усилилось оно после совещания, проведенного Военным советом фронта в Смольном в феврале 1942 года.

Нарком Военно-Морского Флота адмирал Н. Г. Кузнецов, прибывший на флот поздней осенью 1942 года, детально интересовался их боевой работой. За один только сорок второй год снайперами дивизиона было уничтожено более тысячи вражеских солдат и офицеров. 37 снайперов были награждены высокими правительственными наградами. Особенно отличились краснофлотцы И. П. Антонов, П. К. Пасикан, В. А. Титов, В. Петров, Мира Объедкова, Валентина Муравьева, корректировщик старший лейтенант Клименко. Фашистские снайперы охотились за Антоновым, он был трижды ранен, но вставал в строй и продолжал истреблять противника с еще большей энергией. За время войны он уничтожил 362 фашиста. В феврале 1943 года Указом Президиума Верховного Совета СССР И. П. Антонову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Артиллерийский дивизион майора Г. Г. Кудрявцева принимал самое активное участие во всех оборонительных и наступательных боях и операциях войск фронта.

Во взаимодействии с войсками фронта активную роль сыграла также флотская авиация. К апрелю она пополнилась новой материальной частью, особенно истребителями и штурмовиками. ВВС флота насчитывали теперь более 220 самолетов. И все же летчики Балтики испытывали чрезвычайно большое напряжение. Они решали множество сложнейших задач - прикрытие морских подступов к Ленинграду, мест базирования кораблей, ледовой трассы на Ладоге, связывающей страну с городом, - и в то же время привлекались для выполнения боевых заданий, свойственных авиации фронта. Балтийские летчики наносили бомбоштурмовые удары по скоплениям войск и техники противника. В феврале в районе Погостье, Поляна отважные соколы оказывали помощь одной из наших дивизий, попавшей в окружение.

Флотские штурмовики, уже накопившие опыт поддержки наших войск, нещадно били врага под Тосно, Любанью, Мгой, Ропшей, Красным Селом, Синявино, в районе Пушкина...

По ночам бомбардировочная авиация наносила ощутимые удары по узлам сопротивления и скопления войск и техники. Более 3000 боевых вылетов выполнила за этот период авиация флота в интересах сухопутных войск. Одновременно наши летчики вели разведку, постановку мин, осуществляли прикрытие Ладоги и сопровождали транспортные самолеты.

Не отказавшись от своего сумасбродного плана захвата города Ленина, немецко-фашистское командование, разумеется, учитывало ту большую роль, которую сыграла артиллерия Балтийского флота в отражении осенних атак противника, и решило до начала навигации 1942 года уничтожить крупные артиллерийские корабли, находившиеся в Ленинграде на Неве и ее протоках. А цели были довольно заманчивыми - один линейный корабль, два крейсера, более десяти эскадренных миноносцев и канонерских лодок, два минных заградителя, десятки подводных лодок. К тому же все корабли были скованы льдом. Еще в феврале штаб гитлеровского 1-го авиационного корпуса получил приказание:

"Перед самым вскрытием льда в Финском заливе уничтожить массированным налетом штурмовиков под прикрытием истребителей находящиеся там главные боевые силы русского флота".

Для осуществления этого задания и была намечена операция "Айсштосс". В двадцатых числах марта командование корпуса специальной директивой предупреждалось, что выполнения этой задачи требует непосредственно Геринг и что сам Гитлер ожидает уничтожения кораблей.

В марте противник начал подготовку к осуществлению своего замысла. Для тренировки летчиков на льду одного из озер были начерчены контуры советских боевых кораблей в натуральную величину в том положении, в котором они стояли на Неве, Потом стала известна очередность ударов по нашим кораблям: "Октябрьская революция"... крейсеры... минзаг "Ока"... Одновременно противник намечал использование и тяжелой артиллерии.

Ленинград к этому времени прикрывался довольно надежной системой ПВО фронта и флота. Правда, противнику сопутствовало малое расстояние от его аэродромов до города. Поэтому значительное число истребителей нам приходилось держать в воздухе и в постоянной готовности на аэродромах.

4 апреля 1942 года около 19 часов на всех кораблях была объявлена воздушная тревога. Обычный артиллерийский обстрел Ленинграда по квадратам на этот раз сменился обстрелом районов, прилегающих к Неве и ее основным протокам, а также

судостроительных заводов. Когда в моем кабинете от разрыва первого снаряда вылетели стекла, я сказал начальнику штаба флота Юрию Федоровичу Раллю:

- Гитлеровцы думают, что подавили обстрелом наши зенитки. Теперь будет массированный налет.

Так оно и произошло. Одновременно с артиллерийским обстрелом в воздухе появилось около 200 вражеских самолетов. Истребители устремились в атаку на наши патрули, бомбардировщики и штурмовики с нескольких направлений прорывались к городу.

Однако ничего похожего на "сокрушительные" беспрестанные удары, какие мы испытывали в августе - сентябре 1941 года, у фашистов на этот раз не получилось. Массированный налет вражеской авиации был встречен организованным отпором. Летчики и зенитчики фронта и флота преподали фашистам поучительный урок. Мощный заградительный огонь, смелые атаки краснозвездных истребителей сразу же изменили боевые порядки вражеских самолетов. Добрая их половина вообще не была допущена к городу и вынуждена была сбросить бомбы в Финский залив. Противник потерял около 20 самолетов, несколько их было повреждено. К огневым позициям кораблей прорвались лишь одиночные самолеты. Большую часть бомб фашисты сбросили на жилые кварталы. Корабли получили небольшие повреждения.

Всеволод Вишневский, свидетель этого поединка, записал тогда в своем дневнике:

"... Корабли после вчерашних и ночных налетов стоят нерушимо... Военная цель налета - разрушение кораблей и удар по аэродромам - не достигнута".

В ночь на 5 апреля гитлеровская авиация решила вновь попробовать свои силы. В налете участвовало всего 18 бомбардировщиков, из них к городу прорвалось лишь восемь. Интенсивный огонь зенитной артиллерии и противодействие истребителей надежно прикрывали город и корабли.

Очевидно, под впечатлением первых воздушных налетов на корабли нашего флота Гитлер 5 апреля заверял своих приближенных:

"Ленинград должен пасть... Из-за голода население города сократилось уже до двух миллионов. Можно себе представить, что ожидает население Ленинграда в дальнейшем. Разрушение города саперами и артиллерийским обстрелом только завершит процесс уничтожения. В будущем Нева станет границей между Финляндией и Германией. Ленинградская гавань и верфи тоже должны быть уничтожены. Только один владыка может быть на

Балтике - внутреннем немецком море"{21}.

В это же время флот получил задание командования фронта - уточнить расположение вражеских бомбардировщиков и нанести по ним удар. Мы немедленно выполнили это приказание. 15 апреля в районе Красногвардейска был нанесен бомбовый удар по скоплению самолетов врага, уничтожено более 10 самолетов. Но к концу апреля гитлеровская авиация возобновила штурмовки и бомбардировки, взаимодействуя с крупнокалиберной артиллерией. Два дня подряд - 24 и 25 апреля - над нашими кораблями появлялись вражеские самолеты, правда значительно меньшим числом, но обстановка была весьма напряженной.

У нас не было возможности после первых двух налетов изменить позиции крейсеров и эскадренных миноносцев. На Неве стоял крепкий лед. В ночь на 25 апреля удалось изменить стоянку лишь "Кирова", потом и "Максима Горького", минзага "Ока", а позже рассредоточили и эскадренные миноносцы, улучшив маскировку всех кораблей. Одновременно мы усилили боевой состав флотского зенитного полка, непосредственно прикрывавшего стоянки кораблей.

Балтийские летчики-истребители, отражая эти налеты, делали в день по нескольку боевых вылетов. В один из этих дней семь своих воспитанников вел Герой Советского Союза Василий Голубев. Внезапно они встретились с вражескими бомбардировщиками, прикрываемыми истребителями. Силы были неравные, но балтийцы не раздумывая вступили в бой и сбили несколько машин. В. Голубев умело управлял своими ведомыми и лично уничтожил самолет противника.

И все же 24 апреля, используя окна в облаках при одновременно отвлекающем артиллерийском обстреле, авиация противника причинила нам некоторый урон. Было два прямых попадания бомб (не более 100 кг) в кормовую часть крейсера "Киров", стоявшего на огневой позиции набережной Невы у 19-й линии Васильевского острова. Выведены из строя обе 100-миллиметровые кормовые батареи и автоматы и часть орудий базовой 85-миллиметровой зенитной батареи, развернутой для прикрытия крейсера на своей огневой позиции. В районе кормовых погребов возникли пожары, загорелись 37-миллиметровые патроны в кранцах первых выстрелов. На корабле возникла серьезная угроза больших разрушений. Исключительное мужество и стойкость проявили краснофлотцы и старшины аварийнои трюмно-пожарных партий при тушении опасных очагов пожара. Героическими усилиями они были локализованы. На какой-то период корабль лишился части зенитных средств защиты, ослабла его противовоздушная оборона. Ночью крейсер

отбуксировали на противоположный берег, были приняты меры маскировки, а на его место подведен учебный корабль "Свирь". На следующее утро фашистские "юнкерсы" снова появились над этой стоянкой и потопили "Свирь".

Геббельсовская пропаганда уже в который раз на весь мир протрубила о том, что "советский крейсер "Киров" уничтожен". Но это была очередная ложь. В тяжелых блокадных условиях рабочие ленинградских заводов рука об руку с военными моряками в рекордно короткий срок провели ремонт, восстановили старое и установили новое зенитное вооружение на корабле. И славный крейсер "Киров" вновь продолжал громить врага. Краснознаменный корабль и после войны продолжал служить учебной базой подготовки молодых командиров и специалистов для нашего флота.

Как ни велика была воздушная армада противника, ей не удалось достичь поставленной цели. Налет, по существу, провалился.

Скоро в ленинградском небе стало спокойнее. Главные объекты - корабли, в которые так тщательно целились гитлеровские асы, - почти не пострадали. Небольшие попадания осколков снарядов и бомб в корпус были у минзага "Ока", у крейсера "Максим Горький" и на двух эскадренных миноносцах. Причем эти повреждения были немедленно устранены личным составом кораблей. Результаты налетов (4, 5, 24, 25, 27 и 30 апреля) оказались ничтожными, в то же время потери в боевом составе авиации врага были внушительными. Почти 90 самолетов со свастикой нашли гибель в водах Финского залива, на подступах к Ленинграду, на его улицах.

Интенсивные удары вражеской авиации явно выдавали намерения гитлеровского командования принять все меры надежной защиты своих морских сообщений и служили, в частности, упреждающим ударом по кораблям Балтийского флота.

Противовоздушная оборона Ленинграда к этому времени была довольно мощной как по боевому составу современных истребителей, так и по зенитной артиллерии. А корабли флота со своих боевых позиций продолжали поддерживать войска как в обороне, так и в наступлении.

Потерпев поражение в битве под Москвой, гитлеровское командование не отказалось от своего плана, в котором предполагалось заблокировать силы нашего флота в Ленинграде и Кронштадте и тем самым обеспечить безопасность морских перевозок на Балтике.

После памятного заседания Военного совета флота в конце

декабря прошлого года, на котором ясно определились задачи флота на 1942 год, лейтмотивом всех моих требований, объяснений и планов стала предстоящая летняя кампания на море и на озере. Но, разумеется, это ни в какой степени не могло ослабить внимания к делу, я бы сказал, величайшей важности - содействию войскам Ленинградского фронта.

С легким сердцем я отправился тогда в Смольный. Мне предстояло доложить Военному совету фронта об итогах боевых походов на Ханко и о некоторых нуждах в ремонте кораблей. Но на встрече пришлось затронуть более широкий круг вопросов. Командующего фронтом генерала М. С. Хозина и члена Военного совета А. А. Жданова интересовали итоги осенних походов подводных лодок, минная обстановка в Финском заливе, а также проблема Ладоги.

Обстоятельно отвечая на вопросы, я подумал, что это весьма удобный момент для изложения своих взглядов на будущие действия подводных лодок в Балтике. Но все же не решался начинать разговор без обоснованных и доказательных материалов. Мне казалось, что даже об обстановке в Финском заливе сужу несколько односторонне - только с позиции командующего флотом, захваченного идеей создания прежде всего условий для прорыва подводных лодок на запад, стремлением доказать, что и в обороне следует наступать. Конечно, я вовсе не опасался, что командующий фронтом и член Военного совета не согласятся со мной, увидят в этом плане хотя бы малейшее стремление оторвать силы флота от непосредственной обороны города, от обеспечения коммуникаций на Ладоге. Нет, я был твердо уверен, что планы Военного совета флота целиком отвечают осуществлению генеральной линии в войне с фашизмом и командование фронта поддержит нас. Но лучше все же начать разговор об этом, имея на руках все данные, тщательно подготовленные документы, которые с одобрения командования Ленфронта можно будет направить в Ставку.

Думая обо всем этом, я все же сказал:

- Андрей Александрович, балтийцы в минувший месяц доставили с Ханко и дали фронту около 23 тысяч закаленных воинов-кадровиков. Теперь, надеюсь, от нас будут требовать меньше людей в состав войск фронта...

Жданов как будто уловил намек, догадался о смысле произнесенных слов. Он посмотрел на меня внимательно и тихо сказал:

- Заходите, потолкуем. За зимой идет весна... - И Андрей Александрович тут же напомнил о развертывании строительно-инженерных работ в Осиновце и Кобоне, что инженерный отдел

флота должен в кратчайшие сроки выдать всю проектно-изыскательскую документацию по Ладоге.

Я доложил о принятых мерах по выполнению решений Военного совета фронта, о том, что создано специальное флотское управление, которое возглавляет военный инженер 2 ранга Н. И. Патрикеев, развернуты работы по строительству причалов и подъездных путей к ним.

- Этот участок работы мы держим все время под неослабным контролем, часто бываем на строительных площадках, - добавил я.

Беседа в Смольном проходила в деловой обстановке. Командующий войсками подробно рассказал о положении на фронте, на его отдельных участках, заметил, что противник, несмотря на большие потери осенью прошлого года, обладает весьма серьезными наступательными возможностями, особенно его артиллерия и авиация. Имеются данные, что гитлеровцы ожидают подкрепления, чтобы новыми силами начать штурм города.

Через несколько дней я беседовал с командующим эскадрой вице-адмиралом В. П. Дроздом. Его беспокоил ремонт лидеров и эскадренных миноносцев, их зенитное перевооружение - предполагалось с началом навигации иметь в Кронштадте в первой боевой линии отряд легких сил.

Совсем не категорично я высказал Валентину Петровичу следующее:

- Если армии по берегу Финского залива не продвинутся, ориентируйтесь на участие в обороне островов и восточной части Финского залива да на использование артиллерии по указаниям Грена. Воевать в море будут подводники, катерники и летчики.

В. П. Дрозд оживился. Будучи на Северном флоте, он много работал над вопросами взаимодействия различных родов сил.

- Значит, дадите работу всем силам охраны водного района? Да, пожалуй, и не только ОВРу. А подводники, конечно, могут самостоятельно прорываться.

- Если мы материально основательно обеспечим и летчиков, и подводников, и катера ОВРа, - подтвердил я.

Мы хорошо знали, что жизнь и деятельность в осажденном городе регламентировались Военным советом Ленинградского фронта. Военный совет определял и задачи флота в период обороны, использование его сил, ресурсов, а также и наши нужды, в том числе изготовление на предприятиях города трального оружия, объем судоремонта, отпуск материалов, устанавливал объем всех перевозок через Ладогу как зимой, так и на весну - лето 1942 года.

Очень тяжелое положение в Ленинграде требовало именно централизованного руководства материальным и техническим обеспечением фронта и флота. Правительство устанавливало общие фонды, лимиты и количество продпайков для города, фронта и флота, и все грузы поступали только в адрес тыла фронта, со складов которого материальные средства отпускались войсковым соединениям и торговым предприятиям города.

На характер и возможности боевых действий флота, конечно, значительное влияние оказывало обеспечение его сил. А оно во многих отношениях было недостаточно удовлетворительным. Прежде всего требовался значительный ремонт корпусов и механизмов почти всех надводных и подводных кораблей, различных катеров. Нужно было усилить их зенитное вооружение. Мы дружно взялись за это дело. На линкоре "Октябрьская революция" начали устанавливать десять 37-миллиметровых автоматов, на крейсерах "Киров" - десять, "Максим Горький" пять, на лидере "Ленинград" - восемь, на эскадренных миноносцах - по шесть "эрликонов" и по четыре "кольта". Значительное усиление зенитного вооружения началось на всех кораблях и судах Ладожской флотилии, катерах ОВРа в Кронштадте.

Но к началу кампании флот испытывал острую необходимость в артиллерийском боезапасе. Поступление его из центра увеличилось только в четвертом квартале сорок второго года. На восточный берег Ладоги поступило 854 вагона боеприпасов для флота. К концу года обеспеченность по самым ходовым калибрам составляла: 4, 9 боекомплекта для орудий 180-; 15, 3 - для 152-; 4 - для 130-; 4, 8 - для 100- и 85-миллиметровых калибров.

Не менее остро тогда стоял вопрос и с топливом. Еще осенью прошлого года все его запасы были взяты на строжайший учет, введена жесточайшая экономия, в силу чего мы вынуждены были сокращать боевую деятельность тральных и дозорных сил. Достаточно сказать, что 1 февраля мазутом флот был обеспечен лишь на 26 суток, автобензином - на 12, углем - на 8. Причем суточный расход топлива для кораблей, находящихся на огневых позициях, по сравнению с мирным временем сократился в два раза. Из-за нехватки угля 153 корабля и судна пришлось поставить на консервацию. Специальной автоколонной нам удалось за зиму доставить 785 тонн бензина. И только в летние месяцы после прокладки по дну Ладожского озера бензопровода положение с бензином намного улучшилось. Всего же по ледовой дороге для нужд флота доставлено 8170 тонн различных горюче-смазочных материалов.

Но, несмотря на чрезвычайно интенсивную работу ледовой

дороги, по-прежнему самым тяжелым оставался продовольственный вопрос. С началом блокады распределение всего поступавшего продовольствия было возложено на уполномоченного ГКО Д. В. Павлова, а потом этим занимался только Военный совет фронта. Полученное нами продовольствие распределялось между базами и доставлялось средствами тыла флота. Особенно трудно было со снабжением островных гарнизонов. В зимнее время грузы сперва завозились на ораниенбаумский плацдарм, а оттуда на острова. Несколько позже была налажена автомобильная дорога от маяка Шепелевского через Сескар. Летом же все снабжение шло водой и особых трудностей уже не представляло.

Весьма важной задачей флота было сохранение и расстановка командных кадров, подготовка в короткий срок в школах Кронштадтского учебного отряда хороших специалистов для кораблей из вновь призванной молодежи.

Мы считали нужным всю командирскую учебу построить с учетом всестороннего освоения боевого опыта первого военного полугодия, который должен помочь подводникам, летчикам уяснить, от чего следует отказаться, против чего бороться, что считать заслуживающим внимания и поощрения. Военный совет дал, в частности, указание командующему авиацией генералу М. И. Самохину активно вести разведку в море и зимой, для чего тщательно обучать летный и штурманский состав боевой работе над морем.

Среди других неотложных дел, о которых мы думали в те зимние дни, был ремонт кораблей, вооружения и техники. Предстояло отремонтировать 143 корабля и вспомогательных судна и около 300 различных катеров. Часть кораблей, получивших боевые повреждения корпусов и механизмов, требовала больших восстановительных работ. Кроме того, в ту пору уже намечалось строительство новых магнитных тральщиков, трал-барж, минных прерывателей, морских бронекатеров, сухогрузных металлических барж и десантных тендеров для Ладоги.

А ведь судостроительные и судоремонтные заводы уже к декабрю фактически прекратили работу. Большое количество рабочих ушло на фронт, часть эвакуировалась на восток страны, а оставшихся в городе было очень мало. Из-за отсутствия электроэнергии и топлива погасли заводские котлы, остановились насосы, механизмы. Тут пришлось хорошенько потрудиться тылу флота и командирам соединений, чтобы до предела использовать внутренние возможности плавучих и корабельных мастерских, перевести их на трехсменную работу.

К счастью, на складах и заводах города оказалось вполне достаточно материалов, запасных частей для нового строительства и ремонта кораблей всех классов. Хуже дело обстояло на Ладоге. Здесь не было ни ремонтных предприятий, ни квалифицированных рабочих. Пришлось в небольших бухтах - Морье, Осиновце, Кобоне и Новой Ладоге создать мастерские в землянках, а рабочих направить туда из Ленинграда.

Разумеется, флоту справиться с этой большой работой было крайне тяжело. По нашей просьбе Военным советом Ленинградского фронта 9 января 1942 года было принято специальное постановление, в котором говорилось, что производство зимнего судоремонта и подготовку кораблей к весенним боевым действиям считать главной боевой задачей Краснознаменного Балтийского флота и ленинградской судостроительной промышленности. Военный совет фронта решил возвратить на флот с сухопутных частей подводников и некоторых других специалистов. Многие предприятия города и области обязывались выполнить заказы флота. Для ремонтных работ было освобождено от всех видов трудовой и воинской мобилизации около 19 тысяч человек. Однако к началу января сорок второго реальной силой, способной производить корабельный ремонт, в действительности являлись только экипажи кораблей. Учитывая это, решением Военного совета фронта корабельный личный состав перевели на первую норму питания.

Военный совет КБФ обратился со специальным воззванием к военным морякам и рабочим судостроительных и судоремонтных заводов и мастерских, призывая отдать все силы быстрейшему ремонту кораблей. Политуправление флота издало листовки-памятки, в которых определялись конкретные обязанности специалистов, давались советы и рекомендации.

Я говорю об этом так подробно потому, что ремонт кораблей в тех условиях имел особый смысл. Он вселял твердую уверенность в личный состав: Балтийский флот не только жив, цел, но и с наступлением весны перейдет к выполнению своего основного боевого назначения - к активной борьбе с врагом на море.

Пожалуй, только живые свидетели тех дней могут оценить все значение в ту пору таких обыденных слов, как "закипела работа". А так именно и было после решения Военного совета фронта о ремонте боевых кораблей. Люди недоедали, мерзли, многого не хватало, а работа все же заметно продвигалась.

Да, я не преувеличу, если скажу, что невиданный энтузиазм и патриотическая сознательность явились той огромной движущей

силой, которая дала нам возможность совсем с неплохими результатами встретить весеннюю кампанию сорок второго.

Несмотря на невероятно тяжелые условия, мы смогли отремонтировать сотни кораблей различных классов. Никогда никто не предполагал, что такие сложные ремонтные работы так быстро и с хорошим качеством можно выполнить в подобных условиях. Сверх плана удалось привести в порядок еще немало кораблей, которые в зимнее время получили различные повреждения от артиллерийских обстрелов и налетов авиации противника.

Как мне кажется, ценнейший опыт организации ремонта подводных лодок блокадной зимой 1941/42 года заслуживает специального исследования. Балтийцы выполнили своими силами 98 процентов всех заводских работ! В памяти сохранилось множество имен настоящих героев-тружеников. Вспоминается мичман Юркевич. Это он сделал приспособление для съема гребного винта под водой вне дока. По нормам на это отводилось 36 рабочих часов, а водолазы Бойченко и Райский, руководимые изобретателем, сняли винт за 2 часа 40 минут! Потом эту операцию с таким же успехом повторили еще 17 раз под наблюдением помощника флагманского инженера-механика бригады подводных лодок инженер-капитана 2 ранга Б. Д. Андрюка.

Особую трудность представлял ремонт точных измерительных приборов. В этом деле нам очень помогли заводские специалисты. Была проведена лабораторная проверка 1330 приборов.

Успешным выполнением судоремонта в ту голодную и холодную зиму балтийцы вписали блестящие страницы, которые достойны упоминания наряду с боевыми подвигами.

К 1 мая 1942 года технически были готовы десять подводных лодок. Также были готовы, но требовали докования еще семь лодок.

Уже в характере проводимого ремонта моряки улавливали верный признак того, что скоро им предстоит горячая работа. Это стало еще более очевидно, когда на подводных лодках развернулись усиленные занятия матросов и офицеров по всем специальностям. На вскрывшейся ото льда Неве отрабатывались погружения и всплытия, решались аварийные задачи. Командиры усердно занимались торпедными стрельбами в специальном классе, а штурманы изучали навигационные, гидрографические и минные условия на театре.

Об использовании подводных лодок в предстоящей кампании 1942 года были разноречивые толкования. Помню, однажды ко

мне пришел командир дивизиона подводных лодок капитан 2 ранга В. А. Егоров.

Я знал Владимира Алексеевича как одного из лучших подводников. Спокойный, рассудительный, на этот раз он был очень взволнован. Комдив убедительно доказывал, что выходы подводных лодок, в частности И. М. Вишневского, Ф. И. Иванцова, А. И. Мыльникова и других осенью 1941 года, когда они выполнили боевые задания в Балтийском море, в том числе связанные с обеспечением эвакуации гарнизона военно-морской базы Ханко, не оставляют сомнения в возможности успешных действий и в кампании 1942 года.

- Вряд ли за зиму обстановка в заливе, особенно минная, ухудшится, заметил Егоров, - наоборот, весенние передвижки льда, которые произойдут под влиянием зимних штормов и свежих весенних ветров, сорвут и уничтожат часть мин. Все же, несмотря на это, минная опасность для лодок при самостоятельном форсировании Финского залива останется главной.

Я спросил комдива, какие еще трудности он предвидит. Подумав, Владимир Алексеевич обвел карандашом на карте Балтики прибрежные малые глубины и сказал, что за этой зоной надо следить особенно внимательно: к ней уже в прошлом году прижимались транспорты противника, да и в первую мировую войну немцы применяли подобную тактику.

Егоров усмехнулся:

- Пустили утку, будто Балтийский флот приказал долго жить, затонул... а сами боятся его. С небольших глубин кто их сможет выгнать? Пока берег в их руках - никто. Ну разве в какой-то мере авиация.

Наступила небольшая пауза. Егоров энергично сжал кулаки, словно видел во мне непримиримого оппонента.

- Я неустанно повторяю свои требования к командирам лодок: будьте терпеливы во время пребывания на боевых позициях, по неделям выжидайте трофей, потому что рано или поздно любому конвою приходится менять глубину. Хорошо, если такой установки будут придерживаться не только они, командиры, но и те, кому они подчиняются...

Это была ценная мысль. В ее справедливости я неоднократно убеждался на протяжении всего сорок второго года.

В разговоре с Егоровым мы затронули ряд других тем, подсказанных опытом удачами и неудачами первого полугодия войны. Владимир Алексеевич высказал любопытные соображения об управлении лодками. Он был решительным противником опеки командиров.

Командир дивизиона поднял также вопрос об управлении лодками из высших штабов. Он доказывал, что боевыми действиями, особенно в условиях Балтики, руководить издалека, с берега, невозможно, И выдвигал смелое предложение - не управляемые групповые атаки, а руководство действиями группы в три-четыре лодки с одной лодки, которая проводит разведку для всей группы.

Мне показалось это предложение весьма интересным, принципиально новым, но состояние нашей гидроакустической и радиолокационной техники заставило меня усомниться в его практической эффективности. Это Егорова не убедило. Он видел выход в довольно простом решении. Контакт поддерживается с одной из лодок группы, которая была бы скоростной и имела лучшую технику для связи в целях разведки с самолетом-разведчиком. На такой корабль можно было бы возлагать и новые тактические задачи, и общее оперативно-тактическое руководство другими лодками группы.

Слушая убедительные доводы В. А. Егорова, я с удовлетворением подумал, как выросли и возмужали наши люди. Теперь можно было вернее оценить каждого человека. Новые задачи требовали, в частности, укрепления командования соединения подводных лодок. После доклада народному комиссару было принято решение назначить

командиром соединения капитана 1 ранга А. М. Стеценко. До этого Андрей Митрофанович возглавлял отдел штаба флота по руководству подводными силами. Человек он вдумчивый, волевой, знал условия и обстановку на театре военных действий, у него был и опыт командования подводными лодками и соединениями лодок. Меня подкупал в этом с виду замкнутом офицере спокойный, уравновешенный характер, что для подводника особенно важно. Стеценко был достаточно подготовлен и в оперативно-тактическом отношении. Он видел и понимал причины слабых мест в подготовке экипажей.

Под стать командиру мы назначили и военкома соединения. Им стал Илья Аронович Рывчин, начальник ведущего отдела политуправления флота. Это был весьма квалифицированный, знающий политработник. Он отличался большой работоспособностью и совершенной непримиримостью к недостаткам.

Апрель и май для всех нас стали периодом огромного напряжения, особенно для штабов, политорганов, тыла. Надо было все до мелочи предусмотреть в подготовке к летней кампании.

Штаб флота проводил групповые занятия офицеров-

подводников совместно с командным составом охраны водных районов Ленинграда и Кронштадта, в которых участвовали также офицеры - авиаторы и артиллеристы. Отрабатывались вопросы эскорта и взаимодействия кораблей, катеров, авиации и артиллерии на переходах Ленинград - Кронштадт и Кронштадт - Лавенсари.

Особая задача встала перед нами во время подготовки подводных лодок к переходу в Кронштадт. Надо было прежде всего отработать самые необходимые задачи боевой подготовки и организации службы, особенно срочное погружение. Единственное место, выбранное командованием бригады, был район Невы с подходящими глубинами, между Литейным и Охтинским мостами.

Одной из первых начала отработку срочного погружения из-под двух дизелей подводная лодка "Л-3". После срочного погружения почти в течение полутора часов она следовала под перископом. Скорость течения в этом районе достигала около трех миль в час. Поэтому фактическое перемещение подводной лодки против течения экономичным ходом 3 - 3, 5 мили в час было настолько медленным относительно берега, что, наблюдая в перископ движение пешехода, командир делал вывод: человек идет быстрее, нежели подводная лодка. Под водой проводились тренировки рулевых, одиночная и залповая стрельба воздухом из торпедных аппаратов. После залповой стрельбы рулевые удерживали лодку на заданной глубине. Конечно, отрабатывалась и проверялась вся работа механизмов и организация управления лодкой в подводном положении, проводились тренировки аварийных партий. Это был своеобразный полигон, через который проходили все лодки в Ленинграде. Да, только на Балтике в такое невероятно тяжелое положение были поставлены наши подводники!

Большой важности работа проводилась на Ладожском озере по гидрографическому и навигационному обеспечению плавания боевых, транспортных, речных кораблей и судов. Заново организовывалось противоминное наблюдение за водной поверхностью. Нас не оставляла мысль, что противник с весны может предпринять постановку мин, используя самолеты. Учились командиры кораблей, катеров, транспортов. Отрабатывалось взаимодействие с летчиками флота. Шла напряженная учеба во всех соединениях, на кораблях и в подразделениях флотилии. Энергично работал штаб флотилии под руководством капитана 1 ранга С. В. Кудрявцева.

Естественно, флоту приходилось заниматься и другими делами. Это, прежде всего, выполнять задачи фронта по

использованию морской артиллерии и авиации. Конечно, наш священный долг был в том, чтобы вместе с трудящимися города, воинами фронта всеми силами и средствами флота удовлетворять нужды оживавшего с весной многострадального Ленинграда.

Я не без душевного трепета не раз вспоминал ту пору, когда наряду с важнейшими боевыми действиями и операциями Военный совет решал, сколько краснофлотцев послать на очистку городских улиц и дворов. А разве балтийцы могли стоять в стороне от налаживания работы фабрик, заводов, водоснабжения, городского транспорта?

Чрезвычайно много сил мы уделяли подготовке к началу кампании на Ладожском озере. В боевой состав Ладожской флотилии надо было срочно выделять морские охотники, броневые катера и катерные тральщики с имевшими боевой опыт экипажами. Нужно было значительно усилить зенитное вооружение кораблей и судов флотилии. Требовалось заканчивать ремонт кораблей эскадры, подводных лодок, катеров, вытянувшихся от заводских причалов в устье Невы до гранитных набережных возле Адмиралтейства и Эрмитажа. И тут же под маскировочными сетями стояли подводные лодки, которые готовились для перевода в Кронштадт.

Так пролетали недели, месяцы. То, о чем мы думали вчера, чем жили, стало заботами текущего дня. После зимних тревог и ожиданий наступала боевая страда. И не только для подводников - для всех сил Краснознаменного Балтийского флота.

На море блокады нет

В один из весенних дней меня вызвал для доклада народный комиссар Военно-Морского Флота адмирал Н. Г. Кузнецов. Я впервые был в Ставке. Какая-то особая обстановка подтянутости, собранности, деловитости подсказывала: тут надо говорить самое важное, ничего не упустив из того, что может быть решено только здесь. Позабудешь - потом будет поздно. Но нарком, которого я знал долгие годы по службе, был по обыкновению прост, строг, точен и хотел полнее услышать о том, как живут балтийцы, как прошла зима. Слушая меня внимательно, переспрашивал, уточнял, был взволнован и несколько раз повторял: совершенное ленинградцами - великий подвиг, возможный лишь у нас. Коммунистическое воспитание и русский характер, подчеркнул он, объединились в действии.

Когда зашла речь об обстановке на море, я ни на йоту не пытался преуменьшить или преувеличить наши трудности, утаить от наркома обстановку, которая сложилась для нас весьма неблагоприятно.

- Вы, товарищ нарком, конечно, представляете, как тяжело не иметь ни одного спокойного часа и постоянно помнить о воздействии противника, - сказал я вполне откровенно. - Сейчас даже выход из Невы через Морской канал на Большой рейд Кронштадта или до Купеческой гавани - опасный боевой поход и требует помощи тральщиков, дымзавесчиков, береговых батарей и обязательно авиации.

- Похоже на дуврский барраж{22}, - заметил Николай Герасимович.

- Нет, - возразил я. - Нас ожидают препятствия, равные десяти дуврским барражам, - и по длине форсирования Финского залива, и по количеству мин, и по размерам опасности, угрожающей Ленинграду и Кронштадту. К тому же, - напомнил я, - нельзя забывать, что глубины на участках от острова Котлин и вдоль обоих берегов Финского залива почти лишают командиров подводных лодок возможности маневрировать. С другой стороны, у противника на берегах залива есть ряд географических выгодно расположенных и достаточно оборудованных портов, пригодных для базирования военно-морских сил, а также для торговых и транспортных операций. В таких обстоятельствах противник ни на один час не останется безразличным к нашей активности. Уже сейчас боевые походы в Финском заливе затруднены большим количеством плавающих мин. Но надо ожидать новых минных постановок. Фашисты ведут деятельную подготовку к этому.

Слушая, адмирал смотрел на карту. А она безжалостно точно показывала: в руках врага южное побережье Финского залива до Керново (западнее Красной Горки на побережье Копорского залива) и от Петергофа до Урицка, северное побережье до старой государственной границы, левый берег Невы - от восточных подступов к городу до Шлиссельбурга, а также северный берег и часть южного берега Ладожского озера.

Такое положение давало возможность противнику постоянно вести артиллерийский обстрел Ленинграда и Кронштадта. Наш флот не располагал не простреливаемыми вражеской артиллерией базами и пунктами базирования. Противник мог наносить удары по кораблям, находившимся на ремонте у стенок заводов и на артиллерийских позициях, и по скученным стоянкам их в Ленинграде. У флота не было вынесенной далеко от базы системы ВНОС (воздушного наблюдения, оповещения и связи). Выходы из Ленинграда и Кронштадта находились под ударами немецкой артиллерии и были стеснены минными постановками, что лишало маневра корабли, которые могли следовать лишь строго определенными курсами.

Я доложил наркому о последних разведывательных данных фронта и флота: противник подтянул к Ленинграду большое количество бомбардировочной авиации, а для ее прикрытия сосредоточил на аэродромах за Стрельной и Петергофом истребители. Можно было не сомневаться, что готовится серьезная операция против нашего флота.

- По нашим сведениям, еще в феврале в Киле состоялось совещание, - сказал Н. Г. Кузнецов, - с участием Редера и Деница.

Германо-финское морское командование просило закрыть Финский залив сетью. На это требовалось около полутора тысяч километров стального троса. Пока им отказали. Так что они будут налегать на мины.

- И на авиацию, - добавил я.

- В какой-то мере и на авиацию. Надо ожидать, что против наших лодок будут действовать самолеты, угрожая бомбами, пушками, пулеметами.

- Сетевые заграждения не столь большого масштаба противник уже ставит, продолжал я докладывать. - Донесения нашей воздушной разведки неоспоримы.

Я указал еще и на другие действия противника. В прибрежных и островных районах он стал прослушивать воды залива гидроакустическими средствами. Враг усложнял навигационную обстановку, снимая штатные ограждения, необходимые для ориентировки и безопасности плавания, и гася ряд маяков, которых и так оставалось мало. (Многие маяки были разрушены еще в прошлом году.) К тому же малая ширина залива позволяла гитлеровцам вести не только радиотехническое, но и визуальное наблюдение. Враг наращивает также минные заграждения донными неконтактными и контактными минами.

Уже спустя много лет после войны, когда я работал над своими записками, пришлось просмотреть работы ряда западных буржуазных историков, в частности Майстера и Клода, в которых прояснялось то, что не было нам известно в 1942 году. Из трудов этих историков я узнал названия трех противолодочных заграждений, которые должны были заблокировать наши лодки. Это германские "Насхорн" ("Носорог") и "Зееигель" ("Морской еж") и финское "Рюкьярви". После капитуляции Финляндии мы получили карты, из которых следовало, что "Носорог" находился между мысом Порккала-Удд и островом Нарген и в 1942 году имел около 1900 мин. На "Зееигеле", к югу от Гогланда, было около 8000 мин с 1500 минными защитниками (оружие, предназначенное для уничтожения тралов и параван-охранителей. Ставится перед минными заградителями).

Но и тогда, весной сорок второго, я мог доложить народному комиссару ВМФ об оживленной работе минеров врага с участием кораблей "Роланд" и "Кайзер". После 9 мая в постановке мин участвовали также три флотилии тральщиков. А еще раньше, 19 апреля, вражеские десантные катера поставили в Морском канале между Ленинградом и Кронштадтом 14 мин. В конце мая фашисты пытались возобновить минные постановки при помощи самолетов, но сбросили только 18 мин севернее Кронштадта.

Казалось бы, после постановки столь плотных минных

заграждений гитлеровцам не требовалось много дозорных и противолодочных кораблей. Однако, по нашим разведывательным данным, в Финском заливе кроме финских кораблей, которые там постоянно дислоцировались, оказались 1-я флотилия БТЩ, 18, 31 и 34-я флотилии тральщиков, 12-я флотилия кораблей противолодочной обороны, 3-я флотилия сторожевых кораблей, 27-я флотилия десантных кораблей, две плавбазы с 32 мотоботами, минный прерыватель, флотилия кораблей пограничной охраны "Остланд" и уже упомянутые два минных заградителя. Силы количественно внушительные.

Характерной особенностью действий противника на Балтике в 1941 году было то, что морские бои велись преимущественно легкими кораблями, до эсминца включительно, с широким применением торпедного и минного оружия, а также авиации. Главная цель, которую преследовал враг на Балтийском морском театре, сводилась, по существу, к борьбе за сохранность своих морских и озерных коммуникации. Я не видел оснований предполагать, что развертывание боевых действий в кампанию 1942 года примет другой характер и пойдет по иному пути.

Народный комиссар особенно интересовался Ладожским озером. Я подробно доложил о том, что Военный совет фронта возложил на флот ответственность за проектно-изыскательские работы для строительства портов, причальных линий, защитных молов на обоих берегах Ладожского озера. Рассказал о ходе подготовки флотилии к решению этих важнейших задач, о трассах, по которым должны были ходить корабли и суда Северо-Западного пароходства. В нашей беседе подробно обсуждалась наиболее приемлемая организация, которая бы обеспечила успешное решение этих сложных задач. Флотилия к этому времени была готова их решать, но задерживала поздняя весна: медленно таяли снега на озере.

В ту пору меня очень тревожило положение на ораниенбаумском плацдарме, занимаемом войсками Приморской группы Ленинградского фронта, и оперативно подчиненном ему Ижорском укрепленном районе с фортами Красная Горка, Серая Лошадь и Обручев.

Разумеется, в беседе с наркомом я не мог не высказать своего предположения. Ведь было совершенно очевидно, что противник наверняка попробует прощупать наши силы. В случае захвата врагом ораниенбаумского плацдарма всякие боевые действия сил флота, кроме, пожалуй, авиации, в заливе были бы исключены. Наличие в обороне только одной стрелковой дивизии и двух бригад морской пехоты, хотя и при мощной поддержке артиллерии флота, вызывает опасения за этот пятачок, тем более

что подвоз туда резервов во время вскрытия льда станет невозможен.

Подобное положение сложилось и на участке Невской оперативной группы. Ее малочисленность внушала беспокойство за правый берег Невы, потеря которого могла серьезно отразиться на судьбе Ленинграда, фронта и флота.

Конечно, если силы флота не будут прикованы непосредственно к обороне города, то они смогут эффективнее наносить удары по врагу на море: уничтожать его транспорты на коммуникациях, блокировать порты, закрывая выходы из шхер, наконец, наносить массированные удары по аэродромам. А затем, когда наши сухопутные войска пойдут вперед, на запад, флот поддержит их огнем надводных кораблей, ударами авиации и десантами.

Народный комиссар любил уточнять все выводы, добивался полной их ясности. Он заметил, что флоту нужна крепкая поддержка ленинградцев, но стремление перенести боевые действия на всю Балтику необходимо подчинить интересам обороны города Ленина.

Я ответил Николаю Герасимовичу, что так оно в действительности и есть.

- Мы встретили полное понимание со стороны командования Ленинградского фронта. Могу твердо сказать: все военные моряки, независимо от своего положения на флоте, живут мыслью о наступлении в море.

Нарком интересовался многими вопросами, спрашивал, чем сейчас заняты в частях и на кораблях. Я рассказал о большой работе, которую ведут политорганы и партийные организации. На собраниях коммунисты обсуждают свои конкретные задачи по выполнению приказов Верховного Главнокомандующего.

Я доложил также, что подводные лодки начинают преодолевать противодействие противника с помощью авиации, тральщиков, катеров-охотников, которые их сопровождают от пирса и до входа в нашу маневренную базу на Лавенсари. А затем лодки будут осуществлять самостоятельный скрытый прорыв. Эскорт в этих условиях станет лишь помехой. Выход каждой подводной лодки, как показывает расчет, потребует больших затрат времени. Самое важное - систематически устранять минную опасность путем траления. Уничтожать силы противолодочной обороны противника должна авиация, а до Гогланда - и катера-охотники. Действия подводных лодок в Балтике надо рассчитывать на их максимальную автономность, сократив тем самым число выходов в район операций и возвращений в базу.

Я подчеркнул, что в море подводным лодкам придется действовать только самостоятельно, активно отыскивая противника. А чтобы повысить эффективность поиска, следует усилить постановку минных заграждений авиацией в недоступных для подводных лодок районах, с тем чтобы заставить транспорты врага идти мористее.

Мы говорили также и о том, что авиации в предстоящей кампании отводится особая роль. Кроме работы на морских коммуникациях и против аэродромов врага нашим самолетам предстоит постановка мин в шхерах финского побережья. Авиация - единственный род сил, пригодный для ведения оперативной разведки. Не менее важная забота летчиков - прикрытие стоянок кораблей в Ленинграде, а также на Лавенсари, работа в восточной части Финского залива и очень трудная, но исключительно важная задача на Ладожском озере - с началом навигации перевозки по Дороге жизни пойдут водным путем.

Я рассказал наркому об особенностях нынешнего траления на Балтике, обосновал его жизненную необходимость, особенно после вскрытия залива. Ведь близость побережья, занятого противником, и ограниченные курсы движения наших кораблей на участках Ленинград - Кронштадт и Кронштадт - Лавенсари облегчали врагу постановку мин и защиту их от траления. В то же время для наших кораблей, надводных и подводных, на участке Ленинград - Кронштадт нельзя было выбрать маршрут движения, на который гитлеровцы не могли бы обрушивать огонь артиллерии и минометов или штурмовать самолетами. К сожалению, у нас еще были малочисленны и несовершенны тральные средства для борьбы с магнитными минами, совсем мало после прошлогодних боев осталось базовых быстроходных тральщиков (БТЩ). А они были непревзойденные труженики - без БТЩ не совершался ни один переход надводного или подводного корабля. В сорок втором продолжали работать катера-тральщики и начисто пришлось отказаться от "ижорцев" (буксиры, приспособленные для траления обычных мин), которым требовалось твердое топливо - уголь, а его уже не было; подготовили некоторое количество трал-барж, буксируемых тральщиками для уничтожения магнитных мин.

Мы обсуждали также вопрос о боевой работе морских охотников и торпедных катеров и пришли к выводу, что универсальность первых позволит вновь широко их использовать, а торпедные катера можно будет отчасти приспособить для активных минных постановок на входах в шхеры и посылать для совместных с авиацией атак.

Беседа с наркомом в такой тяжелый час была для меня очень

необходима и полезна. Николай Герасимович прямо сказал: в наступившем году не приходится ожидать резкого изменения обстановки на ленинградском направлении.

- Вполне вероятно, - заметил он, - что частной операцией будет улучшено сообщение Ленинграда со страной, но все основные усилия устремляются на юг.

Конечно, нарком не хотел быть безответственным утешителем. Нам же, испытавшим всю горечь неудач в первый период войны, перенесшим невероятные тяготы голодной зимы, утешений и не требовалось.

А положение под Ленинградом между тем не улучшилось. В апреле сорок второго командующим войсками Ленинградского фронта был назначен генерал-лейтенант Л. А. Говоров.

При первых же встречах новый командующий подчеркивал, что получил твердые указания Ставки: не допускать разрушения Ленинграда осадной артиллерией фашистов, превратить Ленинград в абсолютно неприступную крепость, накопить силы внутри блокады для будущих наступательных операций.

Таким образом, сложившаяся к началу кампании этого года обстановка под Ленинградом и общий характер вооруженной борьбы на советско-германском фронте определили содержание боевой деятельности Балтийского флота на ближайший период. И весьма примечательно, что эти задачи имели преимущественно наступательные цели. Последнее приобретало особое значение, учитывая, что основные силы флота длительное время уже находились в районе осажденного Ленинграда.

Командующий войсками Ленинградского фронта, которому флот был оперативно подчинен, поставил перед нами следующие задачи:

- содействовать войскам фронта в наступательных и оборонительных операциях;

- наносить максимальный урон перевозкам противника в Балтике и на заливе;

- надежно оборонять Ленинград и Островной район с моря, вести борьбу за расширение операционной зоны в целях обеспечения развертывания сил флота для ведения активных боевых действий и операций на море;

- надежно защищать свои морские и озерные коммуникации.

На Балтийский флот возлагалась также совершенно особая и такая важная задача, как обеспечение бесперебойного снабжения Ленинграда через Ладожское озеро и оперативные перевозки для нужд фронта.

Из директив фашистского военно-морского командования между тем видно было, что на 1942 год оно планировало

комплекс мероприятий, направленных на блокирование и уничтожение сил нашего флота. Однако одно дело - планирование, другое - действительность. Активные боевые действия Ленинградского и Волховского фронтов начиная с января 1942 года вынудили нацистское командование направить все свои резервы в районы наступления советских войск. Поэтому блокировать силы Балтийского флота им не удалось.

Вскоре один из наших воздушных разведчиков установил, что в западной части Финского залива вода чистая и противник открыто ведет постановку мин. Немецко-фашистское командование, опасаясь выхода в Балтику наших подводных лодок, фактически отказалось от активных боевых действий в Финском заливе, надеясь, что в 1942 году сухопутные войска наконец захватят Ленинград и уничтожат Балтийский флот. Видимо, поэтому еще с ранней весны гитлеровцы начали оборудовать противолодочные позиции прежде всего на гогландском, а позднее на порккалауддском рубежах. В августе южнее Гогланда они начали постановку донных магнитных мин. Но это было в центре Финского залива. Мины выставлялись также и у Кронштадта, и в Островном районе, а с конца мая и до середины июня противник провел крупную воздушную операцию по минированию основных фарватеров, идущих из Кронштадта на запад, сделав для этого 356 боевых вылетов.

Наши морские сообщения в ту пору значительно сократились. Но по объему и важности предполагаемых перевозок они имели чрезвычайно большое значение и проходили в районах, где противник мог действовать силами своей авиации, в пределах дальности его артиллерийского огня и там, где он продолжал усиливать минные заграждения. Поэтому защите коммуникаций Кронштадт - Лавенсари, Кронштадт - Ленинград мы уделяли особое внимание. Точно так же мы неослабно держали в поле зрения коммуникации в Ораниенбауме, куда должны были подвозить все виды снабжения для приморской группировки. Не меньшую тревогу у нас, конечно, вызывала открытая часть Морского канала, где противник выставлял донные магнитные мины.

К началу активных действий многое было сделано по размагничиванию боевых надводных и подводных кораблей, транспортных судов и металлических барж, предназначенных для перевозок и выхода в море. Мы пристально следили за всеми видами обороны коммуникаций, особенно противовоздушной, противоминной и противолодочной.

Воды Финского залива на всем его протяжении в это время считались опасными для плавания судов и кораблей. Главную

опасность в темное время суток (а все переходы кораблей совершались только ночью) представляли плавающие мины. Даже торпедные и рейдовые катера с их малой осадкой не были гарантированы от подрыва.

После длительных обсуждений предполагаемых задач, которые, предстоит решать, было всем указано, что от активности, инициативы командиров, хорошей организации взаимодействия с авиацией, высокой интенсивности и качества траления фарватеров будет в известной степени зависеть успех летней кампании и особенно успех подводных лодок на просторах Балтийского моря.

В течение зимы, несмотря на тяжелое положение ленинградской промышленности, была проделана большая работа по ремонту и строительству новых торпедных катеров, часть из них приспособили для постановки мин. Учитывая ограниченную дальность плавания торпедных катеров, мы предполагали поставить значительное количество мин на выходах из шхер, вплоть до меридиана Хельсинки. Выполнение этой задачи поручили специально оборудованным торпедным катерам первого дивизиона капитана 2 ранга К. А. Шилова. Базируясь на Лавенсари, они ночью действовали самостоятельно, а днем - под прикрытием авиации.

Постановку мин в водах, контролируемых противником, торпедные катера развернули особенно интенсивно во второй половине года, когда ночи стали продолжительнее. Они поставили около 300 мин и минных защитников.

Минные постановки авиацией, сторожевыми и торпедными катерами усиливали наши оборонительные позиции и надежно прикрывали морские подступы к городу Ленина. В течение всего года враг ни разу не рискнул использовать свои надводные артиллерийские корабли. Важно также, что нам удалось благодаря этому втянуть огромное количество кораблей противника в траление мин на заливе. При недостатке топлива это был немаловажный фактор.

Соединение торпедных катеров при поддержке авиации за лето четырнадцать раз на гогландских плесах атаковало корабли противника. И кроме того, поисковые боевые действия торпедных катеров заставили противника использовать для переходов своих судов только сложный шхерный фарватер, что замедляло их движение и выход в море.

Успешным действиям наших подводных лодок значительную помощь оказывали героические соединения морских охотников и катеров-тральщиков.

Наиболее опасным врагом для кораблей с металлическим

корпусом, если бы со всей тщательностью их не размагничивали, были магнитные мины. Противник это знал и мог считать своим успехом уже то, что вынуждал нас проводить сложную и длительную техническую работу по размагничиванию сотен транспортов, судов, катеров и кораблей.

Вражеская авиация уже 28 мая начала массовую постановку магнитных мин в районе Кронштадта. До 19 июня посты противоминного наблюдения засекли более 400 таких мин, треть из них была уничтожена истребителями и зенитчиками еще до приводнения на отмель у Котлина. Но нам теперь надо было обезвредить и остальные мины. Предстояло пробивать фарватеры к северным кронштадтским фортам и по оси кронштадтских створных маяков на запад, а также непосредственно в открытой части Морского канала на восток к Ленинграду. Надо было также вести систематическое траление, прокладывать новые фарватеры, проводить за тралами подводные лодки и целые конвои.

Использовать для этой цели дивизион наиболее мореходных и быстроходных тральщиков оказалось нецелесообразным. Они должны были проводить на участке Кронштадт - Лавенсари непосредственно за тралами надводные корабли, подводные лодки и некоторые транспорты. Для этой цели БТЩ были незаменимыми кораблями. Народный комиссар Военно-Морского Флота 3 апреля 1942 года одному из базовых тральщиков - 205 "Гафель" (командир капитан-лейтенант Е. Ф. Шкребтиенко) присвоил звание гвардейского. Этот корабль за первые месяцы войны прошел более 11 670 миль, из них 4584 с тралами, и выполнил 70 боевых заданий. Тральщик подсек и уничтожил 30 якорных мин, выставил в водах противника 140 мин и минных защитников. На борту "Гафеля" перевезено 2815 воинов из отдаленных островных гарнизонов, из них 1040 человек были сняты с погибающих в море кораблей и судов.

Итак, мы могли надеяться только на три дивизиона катерных тральщиков (КТЩ) и дивизион магнитных тральщиков с буксируемыми магнитными тралами. Они-то и несли всю тяжесть "минной войны" до глубокой осени. Поступление через Ладогу некоторого количества угля позволило пустить в дело и "ижорцев".

Опасное траление в те дни начал дивизион магнитных тральщиков под командованием капитан-лейтенанта М. М. Безбородова.

Траление магнитных мин продолжалось непрерывно. К концу кампании Безбородое уничтожил 53 магнитные мины и еще шесть были подорваны глубинными бомбами. Не обошлось и без жертв. Мы потеряли два магнитных тральщика, две трал-баржи и один

катерный тральщик.

Кроме береговых постов противоминного наблюдения штабом ОВРа была организована система подвижных постов (20 моторных катеров и 26 шлюпок под командованием капитан-лейтенанта Н. В. Шклярского) с теми же функциями, что и береговые, выставляемые в ночное время на фарватерах в непосредственной близости от Кронштадта. Созданная организация полностью себя оправдала. Несколько позже началась борьба с якорными минами.

Не менее колоритной фигурой был и другой командир дивизиона - Ф. Е. Пахольчук. Он получил на вооружение катера, до этого использовавшиеся в учебных целях. Когда Пахольчука назначали на эту должность, мы предупредили его об этом, но сказали, что он будет командовать прекрасными людьми.

Не раз этому дивизиону приходилось прокладывать фарватеры и для подводников, и для судов, идущих со снабжением на острова Лавенсари и Сескар.

Будучи по специальности минером, Федор Ефремович умел разоружать самые сложные образцы магнитно-акустических мин, разгадывать секреты коварных минных ловушек. Спустя два года мужественной борьбы с минной опасностью Ф. Е. Пахольчуку было присвоено звание Героя Советского Союза.

О серьезности этой опасной работы говорит то, что лишь за несколько дней с 15 по 20 июня - наши тральщики затралили 34 мины, из них 28 взорвались в тралах. А в памятную ночь на 22 июня 1942 года тральщикам Пахольчука пришлось вступить в бой с развернувшей активные действия авиацией противника.

До конца 1942 года минная обстановка оставалась крайне напряженной. Из-за свежей погоды осенью катерные тральщики редко выходили в море. Наряду с дозором в море, охраной протраленных фарватеров нередко они сами ставили мины на фарватерах врага, смело вступали в бой с его кораблями и самолетами.

Командование тральных сил Главной базы - капитан 2 ранга А. Н. Перфилов, военком, батальонный комиссар Я. А. Романов и начальник штаба капитан 3 ранга М. А. Радкевич - отлично справлялось с выполнением труднейших задач. О масштабах деятельности их кораблей в 1942 году свидетельствуют такие данные. Тральщики прошли с тралами 58 451 милю. Всего было затралено и уничтожено за это лето 419 мин.

Благодаря их самоотверженному труду ударные силы флота имели возможность выходить в море, активно действовать на коммуникациях врага. И мы вправе были считать, что на море блокады нет.

В поход идут разведчики

Несмотря на тяжелые условия базирования в Ленинграде и Кронштадте, флот к началу кампании 1942 года обладал достаточно сильными воздушными, подводными, надводными силами, а также мощной береговой и железнодорожной артиллерией.

Мы также считали, что и на Ладожском озере боевой состав кораблей при поддержке самолетов имеет превосходство над противником.

Предстояло нанести по морским сообщениям врага ряд ударов, нещадно уничтожать транспорты с войсками, грузами и техникой. Естественно, что эту задачу не решить одним или несколькими скоротечными ударами. Требовалось систематическое, длительное воздействие на морских коммуникациях врага. И тут, конечно, первое слово оставалось за подводными силами.

Надвигалась самая ответственная пора. В марте 1942 года Военный совет флота поставил перед подводными силами задачи на предстоящую кампанию: уничтожение транспортов и кораблей противника в Балтийском море, постановка мин на его коммуникациях, выявление путей движения неприятельских кораблей, фарватеров и систем противолодочной обороны в Финском заливе. Хорошо помню апрельское заседание Военного совета. Начальник штаба вице-адмирал Ю. Ф. Ралль охарактеризовал обстановку на море с учетом последних разведывательных данных. Командир соединения в свою очередь доложил о готовности кораблей к выходу в море.

Выход подводных лодок намечался на май - июнь. Планировали выход трех групп (эшелонов) по 10 - 12 подводных лодок в каждой. В первый эшелон были включены корабли с наиболее подготовленными экипажами и командирами с боевым опытом. Последняя группа должна была покинуть базу в сентябре - октябре. Утвердили и управление подводными лодками, находящимися в море. Его осуществлял командир соединения со своим основным командным пунктом в Ленинграде, запасным в Кронштадте и вспомогательным на Лавенсари.

Конечно, в общих чертах мы предвидели, как поведет себя враг, каковы будут направления и сила его боевого воздействия, знали, что гитлеровцы, объявив себя монопольной силой на Балтике, будут стремиться в какой-то мере оправдать это самомнение. Но как проявится их активность после зимних неудач группы армий "Север"? Чем фашистское командование захочет возместить провал своих планов - полностью замкнуть второе кольцо блокады вокруг Ленинграда, где-то на Свири? Вот

что хотелось понять точнее.

В начале апреля карты гитлеровского верховного командования понемногу начали открываться. Я уже писал, как противник лихорадочно создавал противолодочные рубежи в Финском заливе за Готландом, где море раньше освобождается ото льдов. Стало ясно, что десантов на острова Лавенсари, Сескар, укрепленные и оборудованные как форпосты Кронштадта и для обороны с моря юго-западного фланга Ленинградского фронта, пока опасаться не следует. А задачу непосредственного воздействия на силы нашего флота они возлагали на свою авиацию и артиллерию.

Но нас ждала новая каверза со стороны противника. Было это в дни, когда на Неве стал ломаться лед и двигаться по всей реке. Между Ленинградом и Кронштадтом появилась чистая вода. И добро бы она появилась там, где зимой ходили автомашины, то есть на пути от Кронштадта к Лисьему Носу. Нас даже устраивало скорейшее освобождение ото льда дороги от Петроградских ворот в Кронштадте между фортами и на север к Лисьему Носу. Освобождалась, однако, 238 к основная дорога кораблей - Морской канал, по которому только и можно было вывести из Невы подводные лодки, эскадренные миноносцы и тральщики.

Фашистская авиация это, конечно, тотчас учла.

Прекратив массовые дневные налеты на корабли в Ленинграде, немцы стали по ночам подкрадываться и сбрасывать мины на основной фарватер.

Галс за галсом кронштадтцы очищали фарватеры, хотя противник прикрывал свои минные заграждения артиллерией, расположенной в районе Стрельна, Петергоф. Он методично бил по квадратам, где работали наши тралящие катера и буксируемые трал-баржи, укрытые юркими дымзавесчиками. Выходя из закрытой части канала, корабли попадали в зону прицельного огня противника, и до поворота к северу их безопасность была под большим сомнением.

Разумеется, приходившие или, точнее, прорывавшиеся из Невы корабли мы рассредоточивали в гаванях Кронштадта, насколько было это возможно, и вновь маскировали. У причалов Кронштадта тоже требовалось соблюдать постоянную и строжайшую предосторожность, так как гавани крепости, обращенные на юг, просматривались фашистами со всех точек занятого ими южного побережья залива.

Экипажи кораблей, особенно подводники и катерники, впрочем, быстро привыкли к мысли, что живут в Купеческой и других гаванях под огнем противника. С хладнокровной деловитостью люди готовили свои корабли к боевым походам. Им

надо было принимать мины, торпеды, топливо, тральное оружие и разные запасы, на рейдах определять девиацию компасов, выходить для размагничивания на Большой Кронштадтский рейд и делать многое другое в зоне обстрела. Но уж таков дух Кронштадта, чтобы все делать отлично. Команды успевали даже развлекаться: смотрели кинокартины, слушали концерты балтийских артистов и участников художественной самодеятельности.

Прошедший первый год Великой Отечественной войны уже показал, что минная обстановка на театре быстро менялась. Нельзя было быть уверенным, что там, где сегодня корабли безопасно проходили, их не будут подстерегать мины завтра. Поэтому проводка кораблей за тралами, после предварительного траления фарватеров, являлась обязательным видом противоминной обороны. Однако и здесь никто не дал бы гарантию безопасности, так как враг в массовом масштабе применял в своих минах противопараванные и противотральные устройства в качестве средства индивидуальной защиты мин, не говоря о массовом применении минных защитников. Уже в сорок втором году нацисты широко применяли в восточной части залива небольшие мины, установленные на малых глубинах против малых кораблей. Все это говорило о том, что немецкий морской флот очень тщательно готовился к минной войне. Перед началом движения первого эшелона подводных лодок с целью уточнения обстановки мы приняли решение выслать подводного разведчика. Он должен был проверить дорогу на запад. Выбор пал на "малютку" - "М-97", которой командовал капитан-лейтенант Н. В. Дьяков.

Но прежде чем разрешить "М-97" выйти в маневренную базу на острове Лавенсари, нам пришлось позаботиться еще и еще раз об устранении минной опасности между Ленинградом и Кронштадтом, а также на рейдах и на путях к фортам.

Дивизионы М. М. Безбородова, Ф. Е. Пахольчука и В. К. Кимаева до этого, правда, уже проделали большие тральные работы. Однако противник не ограничивался созданием противолодочных позиций на линиях Хельсинки - Таллин и Гогланд - Кургальский риф, он приступил к широкой операции по минированию с воздуха неконтактными донными минами фарватеров и рейдов баз в Островном районе и у Кронштадта, стремясь создать дополнительные трудности для выхода наших кораблей и прежде всего подводных лодок. С конца мая и до середины июня немцы произвели 12 групповых налетов с этой целью. Только за четыре ночи они сбросили 144 мины и 46 бомб. Постановку мин противник прикрывал бомбардировкой и

штурмовыми ударами по гаваням, батареям и кораблям. Одновременно гитлеровцы наносили интенсивные артиллерийские удары по гаваням и территории Кронштадтского морского завода. В городской черте Ленинграда, над Васильевским островом и островом Декабристов были сброшены четыре магнитные мины, из которых две удалось разоружить. Как отметили наши наблюдатели, гитлеровцы сбросили не одну сотню мин. Многие из них взорвались при падении, но немалое число приводнилось. И хотя площадь засорения минами была невелика, ходить тральщикам следовало во всех направлениях. Сколько же галсов пришлось им сделать, чтобы на фарватерах не осталось ни одной мины! Иногда они утюжили воду многие часы, ничего не обнаруживая. Но настойчивость побеждала. Через декаду мы уже уверенно отправляли корабли на острова Сескар и Лавенсари.

Немцы впервые, пожалуй, в истории войны применили массированный налет авиации для минирования фарватеров в условиях сильного противодействия наземных средств ПВО и истребительной авиации. Балтийцы встретили врага во всеоружии...

Хорошо было в ту пору налажено взаимодействие истребительной авиации и зенитной артиллерии, в основе которого лежал принцип распределения зон, хотя преимущество в бою отдавалось летчикам.

Вместе с зенитчиками в кронштадтском небе отважно действовали наши истребители. Командир 71-го авиационного полка В. С. Корешков и комиссар И. И. Сербин, оба под стать друг другу, нередко сами вылетали в район маяка Толбухин и там в засаде ожидали противника. Свои решительные атаки командир и комиссар производили в тот момент, когда неприятельские самолеты, уходя от зенитного огня, снижались и начинали разворачиваться на свой аэродром.

Затратив огромные усилия и потеряв большое количество машин, противник и на этот раз не достиг цели. Еще задолго до новой волны налетов мы усилили боевой состав зенитной артиллерии, готовили летчиков истребительного полка, базировавшегося на аэродроме в Кронштадте, заново организовали систему противоминного наблюдения. К этому надо добавить слаженные действия истребительного полка с массированным использованием зенитных средств базы под командованием командира дивизии Д. З. Осипчука. Так же как и в апреле над Ленинградом, немцам был преподан замечательный урок. Базовая и корабельная зенитная артиллерия вместе с летчиками уничтожила немало самолетов противника.

После налетов нацистской авиации в апреле и попыток заминировать фарватеры в мае - июне гитлеровское командование на весь мир протрубило, что значительная часть кораблей Балтийского флота уничтожена в Ленинграде и Кронштадте, а уцелевшие заблокированы минами и выйти в море не смогут. Ну что ж, мы понимали, что подобная ложь нужна была фашистам, чтобы поддержать дух финских, норвежских и шведских судовладельцев, внушить им мысль о безопасности плавания на Балтийском море.

А в это время первый эшелон подводных лодок усиленно готовился к выходу в море.

Сорок пять - шестьдесят миль пути от Кронштадта до Лавенсари враг просматривал с северного берега, и стоило только появиться хотя бы одиночному кораблю, как многочисленные орудия финских батарей открывали плотный огонь. Но наши тральщики, а позднее надводные корабли эскортов, оберегая подводные лодки, которые шли в основном в надводном положении, искусно маневрируя, избегали попаданий. Помогали также искусство ставить дымовые завесы и строгая дисциплина радиосвязи при разговорах на ультракоротких волнах между кораблями. А когда обстановка позволяла, подводные лодки, выйдя на траверз Шепелевского маяка, погружались и шли самостоятельно в подводном положении до Лавенсари, в свою маневренную базу в Финском заливе.

Разумеется, этими мерами нельзя было ни предупредить новой скрытой постановки мин на оси фарватера, ни избежать непосредственной атаки противника силами, превосходящими огневую мощь какого-либо из наших конвоев.

Перед форсированием подводной лодкой гогландской минной позиции самолеты и тральщики с Лавенсари проводили разведку. Нам важно было определить, где и сколько находится дозорных и поисковых групп противника, чтобы демонстративными действиями на ложных направлениях отвлекать их внимание. А тем временем истребители и штурмовики наносили бомбоштурмовые удары. Правда, не всегда эти удары облегчали положение лодки, форсировавшей первый противолодочный рубеж. На Лавенсари их подстерегали новые опасности. Разведчики врага появлялись над островом почти ежедневно, а обнаружив на рейдах корабли, наводили бомбардировщиков. За шесть месяцев, с июня по 22 ноября, на Лавенсари было сброшено около 4000 бомб различного калибра, и все днем. Нам пришлось окончательную подготовку подводных лодок к самостоятельному форсированию вести, как правило, ночью.

Особенно тяжела была служба дозорных катеров. Только между Кронштадтом и Лавенсари во второй половине мая они были развернуты на 16 дозорных линиях. Противник сразу же отреагировал на это - по нескольку раз в день его самолеты совершали налеты на катера.

Но дозор был непрерывным. В начале июня мы получили сообщение от группы катеров "МО-402", "МО-409" из района близ острова Бьёрке. Командир дивизиона старший лейтенант Г. И. Лежепеков обнаружил большой вражеский отряд, насчитав в нем 12 катеров и десантную баржу, которые охранялись торпедными катерами. Курс противника на юг, несомненно, означал, что его цель - минные постановки.

Наши катера открыли артиллерийский огонь, а враг, видимо поняв, что его намерения распознаны и он не сможет скрытно выполнить задачу, поспешно удалился в шхеры, хотя имел многократное превосходство.

Было ясно: постановку мин мы сорвали. Но я согласился с мнением начальника штаба флота, что надо срочно произвести контрольное траление. Наши предположения оправдались: было обнаружено новое минное заграждение севернее банки Деманстейн. Тогда мы приняли решение - и не изменяли ему всю кампанию каждую ночь возобновлять контрольное траление фарватеров до Лавенсари. Это указание выполнялось минерами в течение всего периода белых ночей, а в дальнейшем надводные корабли и подводные лодки стали следовать сразу же за тралами быстроходных базовых и катерных тральщиков. О том, что этот шаг был весьма разумным, говорят факты: в организованных конвоях мы не потеряли от подрыва на минах ни одного корабля.

Разумеется, эти действия имели исключительно оборонительный характер, и мы, конечно, ими не ограничивались.

Наступательные действия легких сил в восточной части Финского залива продолжались и позже, уже после выполнения задачи подводным разведчиком "М-97", который покинул Кронштадт 25 мая.

Четыре дня эта лодка пробыла на Лавенсари и, основываясь на информации катерников, выйдя из бухты острова, сразу же погрузилась под воду, держа курс на южный Гогландский маяк. Систематически подвсплывая, командир "малютки" Н. В. Дьяков осматривал море в перископ. Все вокруг было спокойно. Ни одной записи в журнале! Дьяков не увидел врага ни на воде, ни в воздухе, не обнаружил и их оборонительных средств. Внимательное прослушивание под водой не дало никаких, даже приблизительных данных о наличии мин. Через сутки "малютка"

вернулась на Лавенсари, зарядила аккумуляторы и снова - в район Гогланда. За 12 суток "М-97" прошла 310 миль, из них лишь 50 - в надводном положении.

Значительно отличался по сложности задачи, длительности пребывания под водой и воздействию сил противника боевой поход другой подводной лодки "Щ-304", которой командовал капитан 3 ранга Я. П. Афанасьев. Кстати, эта подводная лодка была построена на средства молодежи, собранные в 30-е годы комсомольцами по инициативе В. В. Маяковского.

9 июня Афанасьев получил разрешение на выход в море. Но теперь "Щ-304" ушла вместе с лодкой "Щ-317", которой командовал капитан-лейтенант Н. К. Мохов, с ним же отправился командир дивизиона капитан 2 ранга В. А. Егоров.

В памяти надолго сохранились первые дни наступления подводников, которое развертывалось вопреки тому, что гитлеровцы продолжали на всю Европу разглагольствовать о том, что блокированные "остатки Балтийского флота ни на что не способны".

Афанасьев сообщил с Лавенсари, куда он пришел со своей "щукой" утром 11 июня и задержался там меньше чем на сутки, о том, что первые дни боевого похода протекали, можно сказать, безмятежно. Афанасьев благополучно простился с провожавшим его охотником у Большого Тютерса. К двум часам 13 июня лодка прошла на максимальной глубине четыре линии минного заграждения, отмеченного на нашей оперативной карте между отмелью Большого Тютерса до банки Неугрунд. Особенно трудно пришлось командиру штурманской боевой части старшему лейтенанту И. А. Бартеньеву.

Затем к исходу суток "Щ-304" всплыла западнее маяка Родшер и начала зарядку аккумуляторов. Никто лодку не беспокоил, и в 8 часов утра следующего дня она погрузилась у восточной кромки избранной позиции. Стремясь сэкономить как можно больше электроэнергии, экипаж с согласия командира ограничил бытовое ее потребление, отказавшись даже от горячей пищи. Это делали люди, которые перенесли трудную зиму и весну на крайне скудном береговом пайке и еще не оправились от тяжелых лишений и голодной блокады.

Так увеличились энергетические ресурсы для более длительного и скрытного поиска противника. В ночь на 15 июня (пора самых коротких белых ночей) командир обнаружил вражеский Транспорт. Груженое судно шло курсом на маяк Поркаллан-Каллбода. Афанасьев попытался сблизиться для атаки, но это ему не удалось. Транспорт успел повернуть на север и скрылся в шхерах.

Командир ободрил матросов:

"Теперь мы знаем, где проходят суда, а это главное. Дождемся встречи... "

Расчет был верным. Еще до полудня вахтенный офицер срочно вызвал Афанасьева к перископу. Он прильнул к окуляру. Большой транспорт в охранении пяти сторожевых катеров. Курс - Таллин. Судно было загружено основательно, даже на палубе громоздилась, боевая техника.

Афанасьев мгновенно принял решение. Его помощник капитан-лейтенант В. А. Силин произвел расчеты. Лодка оказалась на самой подходящей позиции - между катером охранения и судном. Залп! Две торпеды угодили в транспорт, и он стал быстро тонуть.

Победы и потери часто перемежались в эти июльские дни сорок второго. И все же Кронштадт был необычно оживлен после зимы. В больших корпусах штаба флота разместился ряд учреждений: и руководство охраной водного района Главной базы, и штабы разных подразделений, и типография. Но всего оживленнее в Купеческой гавани, где обосновались подводники. Кроме подводных лодок в этом месяце мы из Ленинграда перебазировали в Кронштадт эскадренные миноносцы "Грозящий", "Стройный", "Сильный", "Славный" и канонерскую лодку "Красное знамя". Корабли эскадры, находясь в Кронштадте, могли в кратчайший срок выйти в море для поддержки тральщиков или торпедных катеров, а канонерскую лодку мы вскоре направили на Лавенсари для поддержки дозорных и тральных сил.

Наши удары множатся

Минул первый год Великой Отечественной войны. Мы отлично понимали, что задачи, поставленные перед КБФ Военным советом фронта, прямо отвечали общему стратегическому замыслу Верховного Главнокомандования - повсюду изматывать и уничтожать силы врага, срывать его планы и создавать условия для перелома в ходе войны.

В эту пору мы активизировали боевую деятельность сил флота, в первую очередь подводных лодок. Причем их позиции выбирались вблизи берегов противника, а это имело важное практическое и военно-политическое значение: пребывание здесь наших подводников свидетельствовало об уязвимости противника не только в открытом море.

Сообщение капитана 2 ранга В. А. Егорова о прорыве "Щ-317" в Балтику послужило сигналом для отправки в боевые походы других подводных лодок. 12 июня разрешение выйти в море получил командир "Щ-406" капитан 3 ранга Е. Я. Осипов.

16 июня "Щ-406" вышла из Кронштадта на Лавенсари, а прибыла туда лишь 21 июня. Произошло это потому, что контрольное траление обнаружило минное заграждение противника в средней части Финского залива, северо-западнее Деманстейнских банок. Осипову приказали задержаться в районе Шепелевского маяка, и "Щ-406" пролежала там на грунте почти четверо суток.

23 июня "Щ-406" начала форсировать Финский залив. А через два дня во время зарядки аккумуляторов гитлеровцы с воздуха обнаружили лодку. Самолет пикировал на корабль, ведя пулеметный огонь, сбросил бомбы. Лодка быстро ушла под воду. Все же несколько бомб разорвалось у кормы с левого борта. Погас свет, вышло из строя электрическое управление горизонтальными и вертикальными рулями, в трюмах показалась вода. Существеннее всего было повреждение перископа: командиру перестали служить "глаза" корабля.

Впрочем, умелый штурманский электрик старшина 2-й статьи Лапшонков скоро исправил один из перископов. Были бы быстро устранены и другие повреждения, если бы "Щ-406" могла всплыть на поверхность. Но все работы пришлось делать под водой. В продолжение двух суток за кораблем неотступно следовали, то и дело возобновляя бомбежку, катера противника.

Осипов продолжал вести корабль на запад самыми малыми ходами. Конечно, не тратили энергию на камбуз.

В часы преследования всякие шумы на лодке прекращаются, экипаж буквально замирает на своих местах, поднимать перископ нельзя. В этих условиях особенно неоценима роль акустика. Он прослушивает шумы в воде и на поверхности моря. Лодочные акустики в большинстве были виртуозами. Таким на "Щ-406" был Николай Кучеренко. Осипов скоро убедился, что он не только хорошо улавливает шумы, но и тонко различает их, определяет класс корабля, точно указывая пеленг преследователя.

В необычайно трудной обстановке Кучеренко 47 часов подряд не выходил из акустической рубки! И вряд ли ему удалось в течение двух суток вздремнуть больше четырех часов.

Впрочем, и другие члены экипажа были под стать Кучеренко. Кислородное голодание никому не идет на пользу. Физически всем было плохо - это ясно. Но нормативы на боевых постах выполняли, и ни одного случая, как говорил потом Осипов, худшей, чем обычно, сноровки он не видел, а командиры боевых частей даже отмечали еще более подкупающую собранность людей, повышенную чуткость и заботливость друг о друге, готовность помочь товарищу.

В боевом походе Евгений Яковлевич действовал расчетливо и

методично. Несколько суток он вел разведку, изучал район и проверял боевую подготовку.

Осипов подвел корабль к границе своей позиции. И тут вахтенный офицер старший лейтенант Константин Старков обнаружил в перископ большой конвой. Транспорты следовали в охранении сторожевых кораблей и катеров противолодочной обороны. Их курсы затрудняли атаку. Осипов волновался. Это и понятно: до сих пор он производил атаки лишь в кабинете на приборах. А вот теперь в море на глазах у команды ему предстояло держать экзамен.

- Я сразу определил элементы движения цели и лег на боевой курс, докладывал он с обычным лаконизмом. - Решил стрелять с предельной дистанции по крайнему судну. Но вдруг моя цель изменила курс, и дистанция стала возрастать. Идти ближе? Мало воды под килем. Надо стрелять. Кстати, транспорты хотя и на дальней дистанции, но были на углу упреждения. Самое выгодное положение для нас. Дал залп двумя торпедами.

Взрывы Осипов услышал будучи под водой и осторожно поднял перископ. Он увидел: сторожевики и катера подбирают в воде тонущих солдат. Включив трансляцию, командир поздравил экипаж с победой - потоплением крупного транспорта противника.

Один из кораблей охранения, вероятно, заметил перископ и принялся преследовать лодку, но Осипов быстрым и искусным маневром скоро оторвался от него.

Что делать дальше? Конечно, враг мог усилить охрану этого района, но возможно и другое. Почему, например, гитлеровцы не могли предположить, что подводная лодка скорее всего будет искать добычу в другом месте? И Осипов твердо решил остаться в том же районе, где добыл такую нелегкую первую победу.

Ждать пришлось недолго. На следующий день произошла еще одна встреча с большим конвоем. Обнаружил его старший лейтенант В. И. Саплин. После атаки командир лодки приказал записать:

"В 13. 00 обнаружили конвой транспортов под охраной сторожевых кораблей. Легли на курс сближения. В 14. 28 залп торпедами. Транспорт затонул".

Третья победа "Щ-406" была достигнута в более сложной обстановке. В теплую и светлую ночь лодка всплыла для зарядки аккумуляторов. Начали вентилировать отсеки. За горизонтом с мостика следил старший лейтенант Б. А. Пономарев. Вдруг в наиболее светлой части горизонта появился силуэт четырехмачтового транспорта. Пономарев тотчас доложил об этом командиру.

Зарядку аккумуляторов немедленно прервали и срочно погрузились. Но и в перископ было видно, что на транспорте обнаружили наш корабль и явно растерялись. Большое судно медленно разворачивалось и вскоре легло на обратный курс.

Еще несколько минут - и транспорт будет в безопасности. Поняв это, Осипов мгновенно определил новый курс по отношению к цели и громко подал команду: "Пли!" Лодка выпустила одну торпеду, но последовали два взрыва, из которых второй был намного сильнее первого.

Итак, в активе "Щ-406" за весьма короткий срок оказались три победы! Ни одна из выпущенных в атаках торпед не прошла мимо!

На большом удалении в перископе появились крохотные, как спички, мачты нескольких судов. Изменив курс, Осипов несколько сблизился с ними и установил, что идут два транспорта с усиленным охранением - четырьмя сторожевиками. При атаке, подумал он, один из сторожевиков мог оказаться в непосредственной близости от лодки и таранить ее, начав преследование. Осипов рассчитал элементы маневра и оптимистически заключил, что с некоторым напряжением упредит контрудар. Вероятно, кроме него только акустик Кучеренко мог представить себе, как велика была опасность, угрожавшая лодке от стремительно приближавшегося сторожевика.

На очень короткой дистанции Осипов приказал: "Второй и четвертый аппараты, пли!" Прислушался и, как только торпеды вышли, быстро скомандовал уходить на максимальную глубину. Под восьмидесятиметровым слоем воды сначала слышны были шумы воды в цистернах, затем донесся слитный глухой гул двух взрывов, и наступила тишина. Немецкий сторожевой корабль в решающий момент потерял нашу лодку.

Осипов выжидал недолго. Он обязан был убедиться в успехе своей атаки и всплыл под перископ. На скрещении нитей в линзе перископа плыли обломки корпуса транспорта, а затем он увидел сотни голов, между которыми сновали шлюпки конвоя. Итак, метким ударом было уничтожено подкрепление, предназначавшееся для группы армий "Север".

После этого "Щ-406" одержала еще одну победу, использовав свою последнюю торпеду. Да, удача не изменила Осипову: 100 процентов выпущенных торпед попали в цель!

Свою вторую военную кампанию "Щ-320" открыла 10 июня. Отправившись в этот день из Ленинграда в Кронштадт, как и Осипов, искусно маневрируя за поставленной дымовой завесой, Вишневский избежал повреждений лодки от артиллерийского

обстрела. Через сутки он уже докладывал мне на пирсе Купеческой гавани, что удовлетворен по всем статьям снабжения и готов выполнить любой приказ.

Лодка Вишневского была обнаружена немецкими самолетами западнее Гогланда во время зарядки аккумуляторов. Один самолет - куда ни шло. Но пока лодка погружалась, на нее сбросила глубинные бомбы группа самолетов. "Щ-320" оказалась под водой с выведенным из строя гирокомпасом. Это - большая беда даже для надводного корабля. А когда лишаешься гирокомпаса под водой, то это можно сравнить, пожалуй, с потерей координации в организме человека из-за резкого нарушения функций центральной нервной системы. К тому же, как говорят, одна беда не приходит - заклинило вертикальный руль, погас свет.

Если бы кто-нибудь мог в те часы наблюдать за "Щ-320", то убедился бы в необычайной эффективности нашей системы подготовки и службы на боевых кораблях. Она вырабатывала у каждого моряка, кроме всего прочего, умение исправлять повреждения вверенных ему приборов и механизмов в самой сложной обстановке. В этом я лично убеждался, в свое время плавая старшим помощником на линейном корабле "Марат". В сложнейшей обстановке боевых учений, без света, в затопленных помещениях, аварийные партии умело находили причины повреждений и быстро их локализовали. На эсминце "Яков Свердлов", которым мне довелось командовать задолго до Великой Отечественной войны, в первом котельном отделении вспыхнул пожар, и понадобились считанные секунды аварийным группам корабля, чтобы его ликвидировать. Благодаря отличной подготовке краснофлотцев и старшин в мирное время, экипажи многих кораблей сейчас, в войну, с успехом выходили из, казалось бы, катастрофических положений.

Вернемся, однако, на "Щ-320".

Поутру восточнее маяка Поркаллан-Каллбода командир "Щ-320" обнаружил транспорт. Он внимательно посмотрел на карту и понял, что предстоит трудное и медленное маневрирование по извилистому фарватеру между камнями. Целью атаки и был транспорт (около 6000 тонн водоизмещением), который стоял на якоре у острова Мякилуото. Там были и другие корабли - транспорт и миноносец, но к ним, по всем расчетам, торпеды не дошли бы, а ударились в подводные скалы. Вишневский дал залп с дистанции 12 кабельтовых и скоро услышал взрыв, а в перископ увидел, как транспорт стал крениться и затем опрокинулся.

После этого примерно через час "Щ-320" была запеленгована

противником. Ее долго и неотступно преследовали, сбрасывали глубинные бомбы. 30 безрезультатных разрывов - отметили в вахтенном журнале. Почти на трое суток врагу удалось сковать Вишневского, лишить его возможности спокойно произвести зарядку. Лодку преследовали то самолеты, то противолодочные катера.

Наконец 5 июля в пяти милях от косы Курише-Нерунг (Куршской косы) "Щ-320" оказалась близко от конвоя. Немецкий пароход шел в сопровождении двух тральщиков. Вишневский нанес торпедный удар. Транспорт затонул.

Вражеский тральщик, очевидно, радировал в базу, и вскоре "Щ-320" пришлось вступить в затяжную неравную борьбу с противолодочными силами противника. За двое суток на лодке насчитали около 100 разрывов глубинных бомб. Но ни одна из них не причинила повреждений: экипаж испытывал лишь одну неприятность кислородное голодание из-за невозможности вентилировать отсеки.

Как только удалось основательно провести зарядку, Вишневский покинул старую позицию. В новом районе он опять добился боевого успеха. Еще не увидев цели, командир догадался по работе тральщиков на фарватере, что они проверяют безопасность пути для такого-то ценного судна. И в самом деле, скоро показался большой транспорт с войсками. Выпущенная торпеда разворотила носовую часть судна, транспорт вздернул в небо корму с винтами и скрылся в водовороте. Мотоботы подбирали фашистских солдат, которых не втянуло в воронку.

После 40 суток, почти исчерпав запасы топлива и продовольствия, Вишневский вернулся к опасному устью Финского залива. Форсирование его отняло еще пять суток, но зато без всяких происшествий. Во время боевого похода корабль 40 раз пересек неизвестные минные заграждения.

Возвратясь в базу, И. М. Вишневский на собрании командиров подводных лодок соединения с участием члена Военного совета дивизионного комиссара А. Д. Вербицкого сделал интересный и обстоятельный доклад о боевом походе, глубоко обосновав полную возможность прорывов подводных лодок в Балтийское море.

Почти в одно время со "Щ-320" в Балтику вышла одна из подводных лодок "С-4". Командовал ею капитан 2 ранга Абросимов. Дмитрий Сергеевич уже имел большой опыт боевых походов в 1941 году, потопил крупный танкер противника и был награжден орденом Ленина.

В День Военно-Морского Флота - 26 июля Военный совет Ленинградского фронта за подписями Говорова, Жданова,

Кузнецова, Штыкова, Соловьева обратился к личному составу флота с теплым приветствием, в котором поздравил краснофлотцев, командиров, комиссаров и политработников и отметил:

"КБФ с честью выполняет боевую задачу на ответственном участке Великой Отечественной войны с немецко-фашистскими захватчиками, зорко охраняя морские подступы к Ленинграду и оказывая мощную поддержку войскам Ленинградского фронта с моря, с суши и с воздуха.

... Товарищи! Наша Родина переживает грозные дни решающих боев с врагом, остервенело рвущихся в глубь страны, чтобы навязать советскому народу ненавистное немецкое иго. Гитлеровские орды продолжают угрожать Ленинграду. От всех нас, как никогда, требуется величайшее напряжение сил, стойкость, мужество, высокое мастерство, умение использовать до дна боевую технику, чтобы разгромить оголтелого врага... От души желаем новых боевых успехов Краснознаменной Балтике".

Командир лодки "С-7" Лисин пробыл в боевом походе 38 суток, не считая времени, затраченного на переход от Кронштадта к Лавенсари и обратно. "С-7" форсировала залив со средней скоростью 87 миль

I в сутки, затратив на переходы в оба конца пять с половиной суток. Это был новый рекорд. Позднее по вражеским картам минной обстановки мы убедились, что "С-7" двадцать два раза пересекала опаснейшие линии вражеских минных заграждений.

В двадцатых числах июня лодка "Щ-303" отправилась из Ленинграда в Кронштадт. Едва она вышла из огражденной части Морского канала, как вражеские батареи, расположенные на южном берегу Невской губы, открыли по ней сильный артиллерийский огонь. Все ближе и ближе ложились снаряды. Фонтаны буквально окружили "Щ-303". Еще минута, другая - и лодка будет накрыта. Но Травкин не терял присутствия духа, уверенно отдавал команды в моторный отсек, то уменьшая, то увеличивая скорость корабля. Сопровождавшие "Щ-303" катера дымовые завесчики вырвались вперед и начали постановку дымовой завесы. Шлейфы белесого дыма скрыли лодку от наблюдения противника. Вскоре мощный артиллерийский огонь открыли наши береговые, корабельные и железнодорожные батареи. Артиллерия флота довольно скоро подавила огонь противника.

В Кронштадте "Щ-303" простояла несколько дней. На исходе 4 июля она в сопровождении тральщиков и катеров-охотников под прикрытием истребительной авиации вышла из Кронштадта. Утром следующего дня прибыла на остров Лавенсари.

На Лавенсари командира дивизиона Гольдберга и Травкина познакомили с обстановкой, дали дополнительные инструкции, и еще через три дня катера проводили подводную лодку до точки погружения. К моменту ее выхода в море был изучен и обобщен опыт боевых походов семи кораблей. Кто мог предположить, что "Щ-303" в отличие от всех лодок первого эшелона окажется в труднейшем положении! Но это было так.

Западнее Гогланда есть островок. Его эстонское название - Вайндлоо, а шведское - Стеншер. В 1941 году там находились наш пост службы наблюдения и связи и отлично оборудованный маяк.

Гитлеровские оккупанты, оказавшись временными хозяевами в западной части Финского залива, кое-как восстановили маяк и держали возле него несколько дозорных катеров.

Очевидно, здесь заметили или услышали, как "Щ-303" всплыла и начала зарядку. Катера бросились к лодке. Уже на грунте в отсеках корабля долго слышались со всех сторон разрывы глубинных бомб. На следующую ночь "Щ-303" опять всплыла, но через два с половиной часа появились вражеские катера, которые заставили ее снова погрузиться. Предпринятая в ту же ночь еще одна попытка зарядиться опять не удалась. Вражеский самолет обстрелял лодку из пулемета, а затем сбросил глубинные бомбы. Они взрывались на близком расстоянии - в 15 - 100 метрах от борта. Все же за истекшие сутки лодка миновала юминдское минное поле и приблизилась к маяку Кэри.

"Впоследствии, - пишет в своей книге И. В. Травкин, - мы узнали, что в этот день (И июля) противник сообщил по радио о потоплении нашей "старушки". Впрочем, о нашей "гибели" сообщали потом не раз, но мы "воскресали" и продолжали действовать, нанося врагу ощутительные удары".

В статье одного из западногерманских историков - Ю. Ровера "Действия советских подводных лодок в 1939 - 1945 гг. ", опубликованной в немецком журнале "Марине Рундшау" в 1956 год), И. В. Травкин значится потопленным в Балтийском море, хотя до появления этой статьи Травкин опубликовывал неоднократно свои воспоминания.

Ночью 12 июля Травкин вел лодку в надводном положении. Еще до подхода к назначенной позиции сигнальщик обнаружил транспорт, следовавший в охранении тральщиков и катеров. После торпедного залпа на лодке услышали взрыв. Травкин скомандовал срочное погружение и увел "Щ-303" на максимальную глубину. Вражеские корабли начали поиск, но сбрасывали бомбы на значительном расстоянии от лодки. Уничтожение транспорта еще до прихода на боевую позицию подняло боевой дух экипажа.

На исходе суток 20 июля Травкин в перископ обнаружил три транспорта и шесть кораблей охранения. Он рассчитал элементы стрельбы по большому судну и выпустил торпеду. Из-за малой дистанции до цели взрыв подбросил "Щ-303", и при заполнении цистерны срочного погружения лодка настолько стремительно прорезала толщу воды, что ударилась форштевнем о скалу (встряска привела к увеличению дифферента на нос). На лодку посыпались глубинные бомбы. Вышло из строя электроуправление рулями, а тщательная проверка состояния оружия и техники, проведенная по отсекам, вскрыла еще и неполадки в носовых торпедных аппаратах - крышки труб не открывались.

После всплытия у маяка Ристна, осмотрев лодку, убедились, что нужно доковаться. Гольдберг и Травкин послали об этом донесение командиру соединения. Когда Стеценко обратился ко мне с просьбой согласиться с его решением отозвать "Щ-303" в базу, я не колеблясь ответил согласием - люди нам всегда дороже самого дорогостоящего корабля.

Предстоял трудный обратный путь. Почти десять суток "Щ-303" преодолевала препятствия, созданные противником в заливе, к тому же противолодочные силы врага ни на час не оставляли ее в покое. На протяжении 150 - 180 миль фашистские катера и самолеты неоднократно загоняли лодку под воду. Только за 40 минут последнего соприкосновения с врагом на лодке насчитали 96 разрывов глубинных бомб. Всего за поход их было более четырехсот.

Оторвавшись наконец от назойливых преследователей, Г. А. Гольдберг и И. В. Травкин решили возвращаться в базу самостоятельно, не ожидая тральщиков и катеров. Оставаться дольше в Нарвском заливе, где шныряет столько кораблей противника, было невозможно.

И наконец 7 августа пройден последний рубеж - северный Гогландский плес. С радостью встретили "Щ-303" на Лавенсари.

Самостоятельное движение "Щ-303" в Финском заливе свидетельствовало о недюжинном упорстве и воле экипажа. Из восемнадцати суток только в течение пяти лодка не находилась в боевом соприкосновении с врагом! А сколько было погружений и всплытий! 330 миль под водой, 225 - в надводном положении. Часто обходились без горячей пищи, донимали кислородное голодание, непрерывные вахты.

Напряжение усиливалось еще и от скрежета минрепов, трущихся о борт лодки. Привыкнуть к этому невозможно. А сколько энергии пришлось потратить на уклонение от вражеских самолетов и кораблей противолодочной обороны! И хотя

суточная скорость лодки, в среднем 34 мили, была не так уж и велика, итог перехода надо признать успешным.

Девятого августа Военный совет флота выехал из Ленинграда в Кронштадт для встречи обоих доблестных экипажей. У причалов для соединения подводных лодок было небезопасно. Ведь гавань была на виду у противника, расположенного на южном берегу залива в районе Нового Петергофа. Но отличная погода раннего августовского утра влекла нас и наших гостей к морю. Мы вышли на причал и вскоре увидели приближающийся эскорт. К тому времени уже начали складываться определенные традиции подобных встреч военной поры. Возвращающимся подводникам вручали визгливых поросят, подвязанных ленточками, на которых были обозначены цифры побед.

У людей приподнятое настроение. Одетые по-парадному краснофлотцы и командиры из экипажей Я. П. Афанасьева, И. М. Вишневского и других, ранее пришедших из походов кораблей соединения подводных лодок выстроились для встречи своих боевых друзей. Здесь же представители от соединений надводных кораблей, береговой обороны, партийных и советских организаций Ленинграда.

И вот наступает волнующий момент. Горнист сыграл захождение. Оркестр грянул встречный марш. Медленно и торжественно подходили подводные лодки. По бледным, осунувшимся лицам моряков, по вмятинам на корпусах можно было понять, какие испытания выдержали обе команды. 6 - 8 недель, проведенных в лодке, сильное напряжение последних дней перехода - все это сказалось на физическом состоянии людей.

В тот день были заслушаны лишь самые краткие доклады командиров. Стало совершенно ясно, какой ценный опыт накопили подводники в боевых походах и как важно передать его экипажам готовящихся к походам лодок. Но даже в эту торжественную минуту я не мог не напомнить командирам, что ради общего дела им надо возможно скорее представить подробные отчеты с картами и схемами маневрирования при атаках и т. п.

За успешное выполнение заданий командования оба экипажа были награждены орденами и медалями Советского Союза.

13 августа в Смольном состоялся партийный актив флота. На это собрание прибыли командующий войсками Л. А. Говоров, член Военного совета фронта А. А. Жданов, секретари Ленинградского областного и городского комитетов партии, начальник политуправления фронта К. П. Кулик, члены Военного совета флота. Выступления участников партийного актива носили

боевой, самокритичный характер и свидетельствовали о правильном понимании обстановки на фронте и своих задач, о беспокойстве и тревоге за свои недостатки, горячем стремлении быстрее и полнее изжить их. На собрании подробно были изложены задачи по активизации боевой деятельности флота на море и на Ладожском озере. С большой речью выступил А. А. Жданов.

Сразу после собрания все его советы, рекомендации и решения актива были доведены до каждого коммуниста.

Через день меня вместе с командирами и комиссарами подводных лодок, возвратившихся из Балтики, вызвали в Смольный на Военный совет фронта.

Это было 15 августа 1942 года. Командиры подводных лодок И. М. Вишневский, Е. Я. Осипов, С. П. Лисин, И. В. Травкин и их военкомы М. Д. Калашников, В. С. Антипин, М. И. Цейшер и В. К. Гусев, а также члены Военного совета флота Н. К. Смирнов и А. Д. Вербицкий приехали в Смольный. Нас пригласили в кабинет секретаря Центрального Комитета, областного и городского комитетов ВКП(б), члена Военного совета Ленинградского фронта А. А. Жданова. Андрей Александрович принял подводников тепло и просто. Он поздравил их с благополучным возвращением и успешными боевыми действиями в море. Затем внимательно выслушал доклады командиров лодок об условиях форсирования Финского залива, обстановке и противодействии противника в районе позиций.

Товарищ Жданов рассказывал, как гитлеровцы рекламируют свои мнимые победы и хвастливо уверяют, будто потопили в Балтийском море 30 подводных лодок.

"Выходит, каждого из вас потопили уже по нескольку раз", - заметил Андрей Александрович.

Он поблагодарил командиров от имени партии и правительства и попросил еще раз напомнить экипажам кораблей, что каждый транспорт противника, потопленный в Балтийском море, лишает фашистские войска, блокирующие Ленинград, свежих резервов, срывает их планы взять город штурмом.

Потери противника на море только от действий наших подводников составили к началу августа около 20 потопленных и поврежденных транспортов. К этому надо добавить потери от ударов нашей авиации, хотя ее действия в крупных масштабах были еще впереди.

Первые удары, нанесенные советскими подводными лодками в кампанию 1942 года на важнейших балтийских коммуникациях, буквально переполошили фашистское морское командование.

Иностранная пресса недоумевала: "Чьи же подводные лодки наносят такие серьезные потери фашистским кораблям?"

Наши подводники успешно форсировали противолодочные рубежи и другие различные препятствия, обманывая врага, внезапно появлялись в его глубоком тылу и методично пускали на дно транспорт за транспортом.

Военное мастерство командиров наших лодок значительно возросло. Усилилось воздействие нашей авиации, торпедных и сторожевых катеров по кораблям вражеской противолодочной обороны. Наши легкие силы ускорили темпы постановки минных заграждений во вражеских водах, особенно на выходах из шхер.

Оказалась тщетной попытка врага уничтожить наши дозорные и тралящие корабли, обеспечивавшие выход подводных лодок и их возвращение в базу. Брошенная на это дело авиация противника натолкнулась на согласованные действия наших летчиков-истребителей, корабельных и береговых зенитчиков.

В свою очередь мы подготовили и осуществили ряд мер, направленных на успешное развертывание подводных лодок для их действий в открытых морских районах. Прежде всего было организовано систематическое траление магнитными тралами фарватеров в Невской губе и на участке Кронштадт - Лавенсари и открыты новые фарватеры только для прохода подводных лодок. Далее. Всякий раз, перед тем как наша лодка начинала форсировать минные заграждения на гогландской позиции, как правило, на врага обрушивала свой удар авиация Балтийского флота. Наконец, для обеспечения безопасности командирам лодок рекомендовали новые места для зарядки аккумуляторов, при самостоятельном форсировании Финского залива идти на предельно больших глубинах, а при возвращении в базу выходить в измененные районы встречи, расположенные на восточном Гогландском плесе к западу и северо-западу от острова Лавенсари.

В августе войска Волховского и Ленинградского фронтов, части Ленинградской военно-морской базы, артиллерия и авиация флота полным ходом готовились к проведению наступательной операции на синявинском направлении.

Ее замысел состоял в том, чтобы встречными ударами двух фронтов Ленинградского и Волховского - при содействии Краснознаменного Балтийского флота и Ладожской флотилии разгромить мгинско-синявинскую группировку противника и снять блокаду с суши. Было совершенно ясно, что нашим войскам предстояло сокрушить хорошо подготовленную и сильно укрепленную оборону врага с большим количеством естественных и искусственных препятствий.

Войскам Волховского фронта отводилась в этой операции главная роль: они готовились прорвать оборону врага южнее Синявино, разгромить синявинско-мгинскую группировку и, выйдя к Неве, соединиться с войсками Ленинградского фронта.

Имея в виду совместное планирование этой операции, в первых числах августа для встречи с командованием Волховского фронта в район Тихвина вылетел с группой офицеров штаба фронта заместитель начальника штаба Ленинградского фронта генерал А. В. Гвоздков. На эту встречу был приглашен и я, поскольку флот создавал мощные артиллерийско-авиационные группировки для поддержки наступающих войск обоих фронтов.

На совместном заседании ленинградцев и волховчан генерал К. А. Мерецков ознакомил нас с планом операции, группировками сухопутных, артиллерийских и авиационных сил, а генерал А. В. Гвоздков изложил план наступления войск фронта при активной поддержке артиллерии и авиации флота. Я в свою очередь кратко ознакомил товарищей с обстановкой на Ладоге, где выполнялась важнейшая государственная задача по снабжению города, фронта и флота всем необходимым, с боевыми возможностями флотилии, рассказал об обстановке на флоте, некоторых успехах подводных лодок, вернувшихся с моря, и доложил о подготовке к планируемой операции.

По решению командующего фронтом предстояло подготовить высадку тактического десанта в устье реки Тосно, максимально обеспечить его артиллерийской авиационной поддержкой. В состав десанта были выделены 280 бойцов из 942-го стрелкового полка и 50 морских пехотинцев-автоматчиков. Десантники должны были внезапным ударом захватить и удерживать железнодорожный и шоссейный мосты, с тем чтобы по ним переправить танки, а за ними пехоту. Для участия в бою за высадку десанта были созданы специальные группы флотской артиллерии и авиации, а также отряд высадки, в который входило до 38 различных катеров. Руководил высадкой командир Ленинградской военно-морской базы контр-адмирал И. Д. Кулешов.

Особое внимание при подготовке десанта обращалось на отработку взаимодействия. Учитывая силу сосредоточенной артиллерийской и авиационной группировки фронта и флота и надеясь подавить сопротивление противника, высадку планировали на светлое время.

Понимая важность поставленных перед флотом командующим фронтом задач, участие многих сил флота (почти всей авиации, значительной группировки артиллерии, высадочных средств Ленинградской военно-морской базы), я

приказал командиру 301-го артиллерийского дивизиона майору Г. Г. Кудрявцеву подготовить на берегу Невы свой командно-наблюдательный пункт, на который имел в виду прибыть для личного наблюдения за ходом боя.

На рассвете перед высадкой десанта вместе с командиром дивизиона Кудрявцевым ходами сообщения, в некоторых местах ползком, мы прибыли на наблюдательный пункт, расположенный в первой траншее у самого уреза воды. Отсюда просматривалась, вся панорама района боя за высадку десанта с некоторой глубиной обороны врага. Отсюда шли мои приказания командующим артиллерией и авиацией об усилении воздействия на противника.

Наступление на синявинском направлении началось активными боевыми действиями войск Ленинградского фронта. 19 августа в назначенное время открыла огонь артиллерия фронта и флота. Одновременно сухопутные и морские летчики нанесли мощный бомбовый удар по плацдарму высадки. После семидесятиминутной артиллерийской и авиационной подготовки появились быстроходные катера с десантом под командованием капитана 2 ранга А. М. Богдановича.

Первый эшелон десанта направился к местам боя за высадку. Фашисты открыли ураганный огонь. Снаряды и мины со свистом пролетали над головами десантников, осколки ударяли в борта катеров. Маневрируя, уклоняясь от прямых попаданий, катера на полном ходу приближались к берегу. Десантники бросились в воду, держа оружие над головой. Комиссар А. Н. Федоров, бывший военком крейсера "Аврора", повел моряков в атаку.

Пять раз прорывались катера к берегу с новыми группами бойцов. И каждый раз был слышен голос комиссара. В одном из последних рейсов вражеская пуля сразила Александра Николаевича Федорова. Он погиб как герой.

Несмотря на яростное сопротивление, десант высадился на берегу противника в районе поселка Ивановское и начал продвигаться вперед. В короткие сроки десантники захватили оба моста и перерезали ведущие к ним дороги. Высадка была настолько стремительной к неожиданной, что враг, отступая, не успел взорвать мосты. Вскоре к десантникам присоединился переправившийся через Неву батальон 952-го стрелкового полка. Вслед за тем наступление повели танки и бойцы 268-й стрелковой дивизии полковника С. И. Донского. Однако вскоре вражеские части усилили заградительный огонь. Я приказал командующему авиацией флота для подавления действующих батарей противника выслать к месту боя флотские самолеты-штурмовики. Завязались ожесточенные бои. Удерживая плацдарм, наши войска

все же не смогли продвинуться на Мгу, сохранив в своих руках лишь предмостное укрепление, получившее название ивановского пятачка.

Семь дней продолжались бои за плацдарм.

27 августа началось наступление правого крыла войск Волховского фронта. Однако попытка захвата плацдарма не удалась. 10 сентября командующий фронтом принял решение прекратить дальнейшее наступление и просил Ставку отложить на несколько дней повторный удар.

За это время была сосредоточена значительная группировка сухопутных войск, артиллерии, авиации. Были подготовлены десантные тендеры с Ладоги, высадочные катера, шлюпки, инженерные средства, использованы для посадки и переправы специально созданные на флоте батальоны из курсантов школ, младших лейтенантов и боцманов. Заместителями командиров дивизий, форсирующих Неву, были назначены военные моряки, имеющие боевой опыт, такие, как капитаны 2 ранга И. Г. Святов, М. Д. Полегаев, А. К. Павловский, а при командующем войсками Невской оперативной группы генерале Д. Н. Гусеве находился капитан 1 ранга А. П. Александров. Береговые железнодорожные батареи, корабли отряда Невы день и ночь вели огонь по целям, указанным командующим артиллерией фронта.

В ночь на 26 сентября после исключительной мощной артиллерийской подготовки войска Ленинградского фронта силами двух стрелковых дивизий и одной бригады на широком фронте форсировали Неву, захватили плацдарм на ее левом берегу и вступили в тяжелый бой. Форсирование Невы осуществилось при поддержке авиации и при участии морской пехоты.

Морская артиллерия вела огонь по батареям и узлам сопротивления, а также препятствовала противнику перебрасывать резервы в район боя. До наступления рассвета удалось переправить почти все части первого эшелона. Второй же эшелон переправиться не смог из-за сильного артиллерийского противодействия и уничтожения значительного числа переправочных средств. Противник оказывал упорное сопротивление. На участке переправы он выпустил тысячи снарядов и мин. Авиация врага непрерывно обрушивала десятки бомб на наши войска.

Противник, предполагая повторное форсирование Невы, стянул к этому месту все свои резервные силы. До 6 октября морской отряд переправы вместе с саперами фронта обеспечивал перевозку войск на левый берег, однако прорвать оборону противника и соединиться с войсками Волховского фронта наши

войска не смогли. Оценив обстановку, Ставка Верховного Главнокомандования решила прекратить операцию и эвакуировать войска с плацдарма на правый берег Невы.

Наступательные бои войск Ленинградского фронта на рубеже реки Невы начались в июле и закончились поздней осенью. Балтийский флот и его авиация оказали сухопутным войскам значительную поддержку в их наступательных операциях и оборонительных боях. Достаточно сказать, что артиллерия флота с мая по декабрь 1942 года провела 6090 стрельб, израсходовав при этом 67 929 снарядов калибра 100 миллиметров и крупнее, причем большая часть этих стрельб приходилась на август - сентябрь. Авиация флота за это время совершила свыше 10 тысяч самолето-вылетов.

Тяжелые бои на Неве и Синявинских высотах послужили большой тренировкой к наступательной операции двух фронтов во взаимодействии с КБФ по прорыву блокады города в январе 1943 года.

Из корабельных групп наиболее часто привлекалась невская в составе эскадренных миноносцев "Строгий", "Стройный", "Опытный", канонерских лодок "Зея", "Сестрорецк", которые оказывали систематическую поддержку войскам 42-й и 55-й армий. Находясь постоянно на огневых позициях в непосредственной близости от фронта и в повышенной боевой готовности, корабли были готовы в самый короткий срок открыть огонь по врагу. Не раз общевойсковые начальники благодарили моряков за флотский "огонек".

Более трудной была борьба с батареями противника, которые к этому времени находились в нескольких группах, расположенных полукольцом на южных и юго-западных подступах к городу.

В этой упорной борьбе выдающуюся роль играло крупное артиллерийское соединение флота, имевшее в своем составе более 60 орудий различного калибра, от самых мощных - 356- и до 130-миллиметровых, значительная часть которых была создана на специально оборудованных железнодорожных транспортерах ленинградскими рабочими в условиях блокады. Я имею в виду отдельную бригаду железнодорожной артиллерии Краснознаменного Балтийского флота.

В связи со стабилизацией фронта, усилением вражеского обстрела города, кораблей и огневых позиций наших тяжелых батарей надо было предпринять что-то очень действенное. Тогда, в целях улучшения организации борьбы с артиллерией противника и надежного обеспечения переходов боевых кораблей и транспортных судов из Ленинграда в Кронштадт и обратно,

Военный совет флота с санкции Военного совета фронта получил возможность всю морскую железнодорожную артиллерию объединить в руках командира морской бригады железнодорожной артиллерии. В ее состав вошло до 28 тяжелых и средних батарей.

Это решение предопределило дальнейшие успехи всего соединения. Хочу отдать должное командиру бригады И. Н. Дмитриеву, большому артиллерийскому специалисту, начальнику штаба Н. С. Кузьмину, многим и многим другим их помощникам, которые за короткий срок сумели сколотить боевое соединение, сыгравшее очень большую роль не только в течение всей блокады, но и на завершающем этапе Великой Отечественной войны, когда дивизионы и отдельные батареи принимали активное участие в разгроме врага вдали от родного Ленинграда. Исключительно большую организаторскую работу среди личного состава вел опытный политработник, участник войны с первых ее дней, военком, а позже начальник политотдела бригады Григорий Макарович Яичников.

Обстановка под Ленинградом заставила нас прежде всего использовать для борьбы с батареями врага, находящимися на больших расстояниях, морскую дальнобойную артиллерию, обладающую особой меткостью стрельбы и огромной разрушительной силой. Учитывая, что для этих целей требовалось расходовать значительное количество снарядов, мы еще до начала войны успешно решили проблему замены лейнеров (внутренняя тонкостенная труба с винтовыми нарезами, образующая канал ствола артиллерийского орудия и перекрываемая оболочкой по всей длине), что при относительно малой живучести орудий имело огромное значение. Лейнерование в мирных условиях проводилось, конечно, в заводских условиях, война заставила это делать прямо на огневой позиции.

Созданная советскими людьми артиллерийская техника в боях показала свои высокие качества и оказалась намного выше аналогичных зарубежных систем. Высокую оценку заслужил и боезапас, особенно к крупным артиллерийским системам. Много сил и энергии еще в предвоенные годы отдал созданию новой морской артиллерийской техники начальник артиллерийского управления Военно-Морского Флота генерал И. С. Мушнов.

Одной из особенностей боевых действий этого соединения в условиях блокады Ленинграда была стрельба с предельной дистанции и ограниченности условий тактического маневра из-за загруженности путей вагонами и паровозами, прибывшими из пригородов. Не рекомендовалось также ставить батареи на

заводских ветках, чтобы не вызвать дополнительных разрушений предприятий при ответном залпе врага, но, несмотря на все трудности артиллеристы-железнодорожники, используя разветвленный узел дорог, широко применяли тактический маневр. От артиллеристов требовалось не только хорошо знать расположение батарей врага, но и быть в постоянной готовности к открытию ответного огня. Где только не располагались наши славные разведчики, вооруженные различной оптикой! Их НП (наблюдательные пункты) находились на здании мясокомбината, Дворца Советов, на эллинге Северной верфи, на чердаках многоэтажных домов и самых высоких соснах в лесу.

Как показал боевой опыт осени и зимы 1941/42 года, методы контрбатарейной борьбы, применяемые, в частности, этой бригадой, ограничивались оборонительной тактикой и не решали задачи уничтожения вражеских батарей. Для этого нужно было выделять разведывательную и бомбардировочную авиацию, огромное количество боезапаса, которым мы, к сожалению, в ту пору не располагали. Командующий артиллерией фронта генерал Г. Ф. Одинцов совместно с начальником артиллерии флота контр-адмиралом И. И. Греном принимали меры для повышения эффективности стрельб по позициям врага. И они приносили положительные результаты. Прежде всего улучшились все виды разведки. Для определения координат батарей использовались сведения партизан. Постепенно совершенствовались средства звуковой разведки, а также система управления огнем, выделялись самолеты-корректировщики.

Это, конечно, нас радовало. Но мы отлично понимали, что враг, хотя и изменил тактику использования своей артиллерии, открывая огонь одновременно большим числом батарей с предельной дистанции, не терял надежды разрушить город. Поэтому мы принимали все меры для обнаружения вражеских батарей, для вывода их из строя хотя бы на короткий срок.

Каков результат использования артиллерии флота за весь год? Около 60 тысяч снарядов артиллеристы флота направили в стан врага на подавление и уничтожение его батарей, громили передний край обороны противника. В течение всего лета 1942 года подавляющая часть авиации флота также действовала на сухопутных направлениях. Наши самолеты разрушали вражеские узлы сопротивления, уничтожали живую силу и технику, громили и рассеивали подходившие к линии фронта резервы. Значительную помощь войскам фронта оказывала и морская пехота. До десяти соединений флота сражались на различных участках фронта.

Наступательные операции Ленинградского и Волховского

фронтов во взаимодействии с Краснознаменным Балтийским флотом летом и осенью 1942 года подготовили условия для ликвидации блокады Ленинграда.

Атакует второй эшелон

Успех боевых действий балтийских подводных лодок первого эшелона вынудил командование группы армий "Север" издать директиву о серьезной угрозе морским перевозкам. Немецко-фашистское морское командование решило перевести часть своих кораблей противолодочной обороны с Северного и Норвежского морей на Балтику, а до прихода их привлечь для борьбы с советскими подводными лодками все имеющиеся силы флота, включая даже учебные корабли, временно прекратив обучение подводников.

Между тем давно ли немецко-фашистские "морские авторитеты" хвастливо заявляли о том, что-де "скорее английские подводные лодки смогут прорваться в Балтийское море через датские проливы, нежели советские подводные лодки выйдут из Кронштадта". Они риторически вопрошали: "Как командование советского флота подготовит такие серьезные походы? Как оно сможет произвести в голодном и замерзшем городе должный ремонт? Как снабдит экипажи для автономных длительных плаваний топливом и провиантом? Где найдутся люди, способные решиться на такой подвиг?" И "авторитеты" безапелляционно заключали: "Пока наши армии остаются на занятых рубежах, нечего и думать, что советские подводники выйдут в море. Балтийских подводников надо снять со счета".

Однако на Балтике действовали именно советские подводные лодки. Краснофлотцы, старшины, командиры вместе с рабочими блокированного Ленинграда ремонтировали и доковали лодки под артиллерийскими обстрелами. Мерзли, голодали, но свою задачу выполнили отлично. Лодки выходили в море и возвращались с победами, умножая славу отечественного флота.

Что бы теперь, задним числом, ни писали западногерманские реваншисты, уже тогда уверенность врага в эффективности и непреодолимости своих оборонительных рубежей рухнула. Фашисты принимали срочные меры по усилению охраны коммуникаций и непосредственной обороны конвоев. Они продолжали постановку мин на рубеже к югу от Гогланда. Минный интервал уменьшился до 25 метров. Противник усиливал также минное заграждение к северо-востоку от Гогланда. Первая флотилия германских катерных тральщиков, финские сторожевые суда создали новое минное поле на маршруте советских кораблей между Шепелевским маяком и островом Сескар. Кроме того, противник увеличил в Финском

заливе число сторожевых и поисковых кораблей, усилил дозорную службу в устье залива и на узлах коммуникаций. Вражеские транспорты начали ходить только в составе конвоев под охраной противолодочных и других кораблей, а также авиации. Наконец, для борьбы с советскими подводными лодками в Финском заливе были развернуты финские и немецкие подводные лодки.

Все эти ответные мероприятия противника сильно затрудняли боевую деятельность, наших подводников. Проход Финским заливом стал еще сложнее и опаснее; редко какая из лодок не встречала мин на своем пути в Балтику или обратно, участился подрыв на антенных минах ("Щ-407", "Щ-323", "Щ-310"). Число встреч и боевых столкновений наших лодок с вражескими дозорными и поисковыми кораблями увеличилось, преследования стали более длительными, и резко возросло количество сбрасываемых глубинных бомб. Атаки против сильно охранявшихся транспортов были сопряжены с большими трудностями и риском.

Но меры, предпринятые противником, не остановили порыва подводников Балтики, не отвратили их ударов по фашистскому флоту.

Первой подводной лодкой второго эшелона была назначена "Л-3". Район ее действия намечался к западу от острова Борнхольм, включая и Померанскую бухту.

Для участия в подобных боевых походах подводные лодки типа Л были превосходно приспособлены. Они имели носовые торпедные аппараты, в корме трубы для постановки мин. Сравнительно небольшие размеры в известной мере облегчали этим лодкам уклонение от противолодочных сил противника. В надводном положении это были могучие стройные корабли, и казалось, их корпуса принадлежат миноносцам, на палубах которых смонтированы еще не все надстройки.

Мы особенно дорожили в ту пору "Фрунзевцем", то есть "Л-3", так как по несчастью ее предшественница "Л-2", идя осенью 1941 года в составе отряда надводных кораблей, подорвалась на минах, всплывших после шторма и дрейфовавших на фарватере. Мы очень тяжело переживали эту потерю еще и потому, что вместе с "Л-2" погиб ее штурман - замечательный поэт-маринист Алексей Лебедев. Это был очень яркий человек, он гармонично сочетал в себе высокую морскую и поэтическую культуру. Родом из Суздаля, он происходил из учительской семьи. Окончил девятилетку, работал подручным слесаря, три года плавал юнгой и матросом на рыбацких судах. А когда исполнился 21 год, его призвали на военную службу. В Кронштадте Лебедева определили в школу радистов. Через два года командование флота рекомендовало его для поступления в Высшее военно-морское училище имени М. В. Фрунзе, где он проучился с 1936 по 1940 год. В финскую кампанию Лебедев проходил практику на эсминце "Ленин". Там он написал стихи о смерти Нахимова и циклы стихов, посвященных артиллеристам, минерам, машинистам и связистам корабля. Делалось все это для боевого листка.

Лебедев стремился стать подводником и готовил себя именно для этого поприща. Молодой поэт писал:

Ты видишь простор океанский,
Далекого солнца огонь,
К штурвалу тревоги и странствий
Твоя прикоснулась ладонь.

Развитие поэтического таланта Лебедева сопровождалось становлением его как боевого морского офицера.

В столбах огня дай полный ход,
Дай устремление торпеде.
Таким в боях идет к победе
Моряк, чья жизнь и сердце - флот.

Не могу назвать себя знатоком или даже страстным любителем поэзии. Но произведения Алексея Лебедева меня волновали, и я подумал, нельзя ли как-нибудь поберечь поэта. И все же понял, что оскорблю молодого лейтенанта, если не подпишу приказ о его назначении штурманом подводного минного заградителя "Л-2".

Увы, все кончилось трагически. Но успокаивает то, что поэтический вклад поэта Лебедева неотделим от вклада флотского офицера Лебедева в нашу победу.

С первых дней Великой Отечественной войны экипаж "Л-3" под командованием П. Д. Грищенко вел постановку мин заграждения у берегов противника. Люди этой лодки мужали в опасных и трудных боевых походах. В первые месяцы войны "Л-3" побывала на подходах к Данцигу, Мемелю, у Ирбена. Много тяжелых испытаний осталось позади. Теперь, отправляясь на левую позицию, экипаж знал, что может ожидать его в море.

Об уровне подготовки, политической сознательности и боевом духе экипажа лодки очень тепло отзывались писатели Леонид Соболев, Всеволод Вишневский, посетившие "Л-3" еще в начале войны. В 1942 году на лодке дважды был А. А. Фадеев. Он живо интересовался людьми корабля, и особенно его командиром П. Д. Грищенко, в котором увидел черты незаурядного человека, смелого бойца. Александр Александрович снова пришел провожать "Л-3" в Кронштадт, давая добрые напутствия военным морякам, к ним он был особенно расположен.

Лето в тот год было довольно жаркое, а преобладающие восточные ветры значительно понизили уровень воды в Невской губе. "Л-3" без запасов снабжения торпед и мин имела осадку такую же, как и на специальном лодочном фарватере, то есть никакого запаса чистой воды. Поэтому готовую "Л-3" пришлось выдерживать в Ленинграде почти две недели.

Около полуночи 10 августа "Л-3" в сопровождении базовых

тральщиков и катеров МО вышла из Кронштадта. Боевой поход начался. На траверзе маяка Шепелевского в трале базового тральщика No 215 взорвалась мина, по-видимому поставленная катерами противника, которые были обнаружены накануне.

На рассвете лодка прибыла на Лавенсари и погрузилась до вечера на грунт. Утром над островом появился воздушный разведчик, а заодно сбросил серию бомб. Впрочем, самолеты противника почти ежедневно летали над Лавенсари, наблюдали за количеством кораблей, сбрасывали бомбы и улетали восвояси.

На Лавенсари капитан 3 ранга В. А. Полещук и командир "Л-3" совместно со штабом Островного сектора разработали план вывода лодки для самостоятельного форсирования через гогландский рубеж с учетом, что "Щ-323", следуя южным гогландским проходом, подорвалась на антенной мине и возвратилась на остров.

П. Д. Грищенко встретился на острове с капитаном 3 ранга С. П. Лисиным, командиром "С-7", возвратившимся с моря, уточнил с ним обстановку в заливе, курсы и генеральное направление движения, а еще через сутки катерные тральщики, выполнив предварительное траление, вместе с морскими охотниками вывели "Л-3" к точке погружения. Все шло благополучно, за исключением одной взорвавшейся мины противника в трале. Дальше "Л-3" начала самостоятельно форсировать Финский залив. Базовые тральщики и морские охотники возвратились на рейд Лавенсари.

Могучее веретенообразное тело подводного минного заградителя бесшумно скользило на относительно большой глубине между островами Большой Тютерс и Гогланд. Первую зарядку Грищенко провел на западном Гогландском плесе, вторую - южнее Хельсинки. На корабле вместе с экипажем с разрешения Военного совета флота находился писатель Александр Зонин, в прошлом политработник, прошедший суровую школу гражданской войны, седой, выглядевший немного мрачноватым.

Перу Александра Ильича Зонина принадлежат такие произведения, как "Жизнь адмирала Нахимова", "Капитан "Дианы", "Морское братство", "Свет на борту", "Воспитание моряка", "На верном курсе". Во время этого боевого похода писатель накрепко вошел в экипаж, сдружился с ним и стал "своим человеком". Зонин много рассказывал подводникам о морской истории нашей Родины, говорил о прошлогоднем прорыве флота из Таллина в Кронштадт, во время которого он был на "Казахстане" и испытал все, что выпало на долю этого многострадального транспорта.

17 августа в районе Ландсорта (остров на подходах в шведские шхеры. От Ландсорта идет главный фарватер вдоль шхер до Стокгольма) вахтенный офицер Л. И. Шелобод обнаружил конвой в составе 14 транспортов, трех миноносцев, множества катеров противолодочной обороны и трех самолетов. Малые глубины мешали немедленному выходу в атаку, и Грищенко направился к югу в район Вестервик. Расчет оказался правильным. Тут на больших глубинах можно было маневрировать, а вскоре не замедлил появиться и новый конвой из 12 транспортов со столь же мощным охранением.

Волнение моря не превышало двух-трех баллов, дул норд-вест, и Грищенко решил атаковать с близкой дистанции. Он искусно прорвал охранение и даже замедлил ход, потому что чуть не наскочил на судно. В перископе появилась носовая часть транспорта, а потом всю линзу заняла темная стена высокого борта.

Помощник командира В. К. Коновалов отсчитал 15 секунд, пока раздались два взрыва и над целью появился огненный столб. Пора было опускать перископ и уходить. На лодку уже мчался немецкий миноносец и сбрасывал первую серию бомб. Скоро последовала вторая порция.

- Создавалось такое впечатление, - рассказывал впоследствии П. Д. Грищенко, - будто нас схватила рука гиганта и злобно трясет. После третьей серии полетели манометры, разные измерители, лампочки. После четвертой серии отказал гирокомпас, а герметический оптический нактоуз магнитного компаса запотел, и мы остались совсем без компасов. Пришлось повернуть на обратный курс, рассчитав его по времени циркуляции, а магнитный компас включить на осушение. Уже через десять минут началось просветление экрана, и мы подсчитали, что отклонились на 5 градусов от правильного курса. Два часа продолжалось преследование, взрывы 38 бомб насчитали в лодке. Проанализировав весь ход атаки, я убедился, - продолжает П. Д. Грищенко, - что рано мы ушли от маяка Богшер. Надо было потренироваться еще. Не имея достаточного опыта стрельбы торпедами залпом, выходить в атаку не годится. За тяжелую блокадную зиму люди утратили навыки, необходимые подводникам для успешного маневрирования лодки в период атаки.

У подводника должно быть развито чувство глубины. Особенно это касается боцмана и инженера-механика. Важно удержать подводную лодку на заданной глубине и своевременно зафиксировать момент, когда она норовит подвсплыть или погрузиться. Боцман, стоящий на рулях глубины, и

контролирующий его инженер-механик обязаны мгновенно отреагировать на малейшее отклонение.

Петр Денисович Грищенко как истинный штурман мог часами толковать о девиации, о магнитных склонениях, а как командир - о размагничивании корабельных корпусов. Но вытягивать из него драматические описания боев было крайне трудно.

Я не раз испытывал затруднение в разговорах с ним, хотя, казалось, положение комфлота облегчало участь. Дар слова он обретал только для объяснений по специальным вопросам. А мы хотели знать о всех перипетиях похода, атаки. Терпеливые расспросы все же помогли получить ясную картину четырехчасового преследования его лодки. "Л-3" еще дважды оставалась в темноте, и было неизвестно, кого следовало больше опасаться - эсминцев, круживших над лодкой с грозным рокотом винтов, или стаи гончих - катеров противолодочной обороны.

Грищенко поднял перископ уже ночью. На темном фоне неба виднелась огромная огненная стена шириной более 100 метров. Так горел танкер, пораженный его торпедой, пока не взорвался. А когда это произошло, на море стало по-дневному светло. Горящее топливо разливалось по поверхности моря, и будто тысячи факелов освещали лодке дорогу.

"Л-3" отправилась в Среднюю Балтику путем, который пролегал через узкий район моря между мысом Сандхаммарен на шведском берегу и островом Борнхольм, ширина которого всего 20 миль. Правда, "Л-3" могла в целях обхода предполагаемых минных заграждений противника идти ближе к скандинавскому берегу в надводном положении. Там было довольно оживленно - плавали шведские и датские каботажники, а также рыболовецкие суда. Но Грищенко не хотел, чтобы "Л-3" обнаружила себя до своих минных постановок. Оставалось форсировать минное поле.

После прохода на траверзе Висбю (остров Гогланд) лодка была обнаружена противником. Началось с того, что "Л-3" встретилась с рыбачьей шлюпкой, имущество которой даже не проверили. А едва "Л-3" ушла от рыбаков, оставляя на воде фосфоресцирующий след, те послали в эфир сообщение. Затем подводную лодку стали искать с разных сторон, и на нее устремились сторожевые катера. Ночью Грищенко четыре раза приказывал всплывать для зарядки и столько же раз уходил на глубину от упрямо следовавших за лодкой миноносца и группы катеров.

Дорога прямо на юг была перехвачена, а уклоняться далеко на восток командир не хотел. Он остался в районе, где находился еще сутки. И не зря! В перископ Грищенко увидел пять вражеских

транспортов и два миноносца охранения. Было ясно - здесь важная коммуникация противника.

В своем дневнике находившийся на борту лодки А. И. Зонин записал:

"Командир "Л-3" приказал отметить на карте это место как вероятную точку встречи конвоев различного назначения, а своему помощнику Коновалову сказал, что после возвращения с постановки мин тут стоит поохотиться".

Много лет спустя писатель сделал такое добавление к своим записям:

"В другом районе моря Грищенко решился бы атаковать миноносец. Но близко от позиции такой удар сделал бы противолодочную оборону врага более бдительной... И потому следовало стоически терпеть досадное движение гитлеровского эсминца по пятам... Старались не запускать издающую шум помпу, ходили в тапочках, а воду кипятили по отсекам в чайниках и не готовили горячей пищи... "

"Л-3" находилась наконец в Померанской бухте - в логове врага, на меридиане Берлина. Все вокруг звало к мести - и то, что горели все огни, и что пароходы ходили без затемнения, и что безнаказанно новые вражеские подводные лодки и надводные корабли занимались боевой подготовкой.

Почти трое суток ушло на разведку путей и узлов, где нужно было поставить мины. Затем Грищенко решил выставить мины на трех отдельных банках. Такой метод - отдельными банками - создавал у врага мнение о большой опасности. Достоверно известно, что на этих минах скоро подорвались и погибли два транспорта и шхуна "Фледервеен".

Теперь облегченный минзаг начал охоту за вражескими судами. Петр Денисович очень сжато докладывал о победах на обратном пути. Грищенко по многим причинам не хотел атаковать из подводного положения. Он понимал, что атаки из подводного положения ночью сложны и рискованны, особенно в районах сильной противолодочной обороны. В то же время у него было огромное желание бить со стопроцентной уверенностью. Он ничего не любил делать на авось, а отсутствие устройства для беспузырной стрельбы помогало врагу при хорошо поставленном наблюдении вовремя отвернуть с курса. Все же, несмотря на сложность и риск, было решено атаковать ночью из надводного положения.

Грищенко увидел радующую сердце картину кучного расположения судов и кораблей конвоя. Удалось занять позицию для атаки так близко от цели, что отвернуть от торпед было, пожалуй, невозможно. Грищенко в одну минуту реализовал свою

задачу: два транспорта погрузились на дно бухты. Минута - и шестнадцать тысяч тонн на дне!

Из Померанской бухты "Л-3" могла теперь уходить, предоставив фашистам гадать, отчего у них погибли четыре больших судна. Грищенко повел лодку на север, чтобы проверить район, где ранее наблюдали встречу конвоев. Но случилось так, что вражеские дозоры нащупали лодку. Один катер, к счастью, принял ее за свой корабль и запрашивал опознавательные. Грищенко приказал срочно погружаться.

Катера, разумеется, вызвали подкрепление.

Но все же на поверхности моря вражеский миноносец новой постройки, обладавший большой скоростью, не терял, очевидно, надежды расправиться с нашей лодкой. Его присутствие не давало возможности вентилировать лодку и пополнять запас электроэнергии, в чем она крайне нуждалась. Дольше терпеть было уже нельзя. И Грищенко решил ночью всплыть, готовый вступить в единоборство с фашистским кораблем. Так оно и произошло. Миноносец никак не смог предотвратить стремительную атаку. Торпеда попала в цель. А через короткое время после всплытия "Л-3" сюда подошел гитлеровский конвой.

Грищенко принял решение повторить залп из четырех торпед. Еще при атаке миноносца обнаружилось, что в условиях шторма трудно держаться перископной глубины: под воздействием тяжелой и высокой волны лодка проваливалась. Поэтому, когда готовилась атака на транспорты, командир "затупил" угол встречи на 10 градусов.

Думаю, что он не был спокоен, давая залп четырьмя торпедами с интервалом в семь секунд. Первый транспорт оказался за пределами курса торпед. Но в кильватер за ним следовали два транспорта водоизмещением порядка по 10 - 12 тысяч тонн. И в оба торпеды попали. Когда один из атакованных транспортов тонул, другой оставался на волнах без хода и травил пар.

Уже много лет спустя после войны, когда Александр Ильич Зонин был тяжело болен, во время наших встреч мы часто касались плавания "Л-3". Писатель рассказывал во всех деталях, как после каждой атаки он все больше убеждался в огромной сплоченности экипажа корабля. Эти люди, молча выполняющие свои обязанности, не видящие дневного света, лишенные свежего воздуха, говорил он, ежеминутно подвергающиеся страшной опасности, готовы были умереть в стальных отсеках, глубоко под водой, за нашу Советскую Родину, во имя ее победы над врагом.

Грищенко, помнится, довольно долго не отвечал на радиограммы из Кронштадта. Он был исключительно

дисциплинированным в радиопереговорах, особенно в обстановке такого тесного театра, как Балтика, и обилия радиопеленгаторных станций противника. "Л-3" молчала, и поползли слухи, что минзаг потоплен. Были даже мнения, что пора доложить в Ставку о потере. Но я и мои коллеги по Военному совету флота почему-то верили в то, что Грищенко отзовется, верило в это и командование соединения подводных лодок. И какое-то шестое чувство нас не обмануло.

Однажды ночью мне позвонил командир соединения А. М. Стеценко. Срываясь с тона официального донесения, он кричал:

- Живы! Все в порядке! Запрашивают перед входом в Финский залив. Семь побед! Слышите? Семь!

Немедленно штабные радисты передали заранее подготовленные директивы В. В. Титкову - виртуозному радисту и секретарю комсомольской организации на "Л-3". Впрочем, информацию штаба соединения с рекомендованными новыми курсами Грищенко не использовал. После всего, что испытала лодка на ее долгом пути, после многих сотрясений от бомб Петр Денисович был уверен: компасы показывают неверно. Так на что же было полагаться при переходе в узкостях с их малыми глубинами и обилием крутых поворотов? Всего вероятнее на то, чтобы только не выдать присутствие лодки вражеским батареям, авиации и корабельным дозорам. А последними залив к осени буквально кишел. Два миноносца противника встретили победоносный минзаг перед самым устьем залива и вынудили его прервать зарядку и уйти на глубину. На этом трудном пути лодку подстерегали и другие опасности.

6 сентября рано утром в четырех с половиною милях юго-восточнее маяка Поркаллан-Каллбода на глубине 15 метров лодка коснулась минрепа, произошел сильный взрыв, осколки мины посыпались на палубу. Были повреждены почти все плафоны электрического освещения. Через полтора часа снова два сильных взрыва вызвали легкое повреждение рубочного люка. Около 11 часов - опять оглушительный взрыв, и чуть позже - два новых удара, но глуше. Начали шалить гирокомпас и эхолот. Напряжение в лодке достигло предела. Но в кают-компании продолжали даже шутить и разговаривать на посторонние темы. Только однажды после сильного взрыва антенной мины кто-то заметил, что "Л-3" стала в море "подводным тральщиком".

Экипаж подводной лодки ждали еще большие трудности. Оказалось, что не только компасы, но и указатели оборотов дают неправильные показания. Лодка очутилась на мели возле банки Каллбодагрунд. Это и в мирное время чрезвычайное происшествие, а теперь вблизи вражеского берега - почти верная

гибель.

Экипаж принимал все меры, чтобы скорее ускользнуть под воду. Перегоняли балласт из носовых цистерн в кормовые. Но усилия команды долгие часы не давали результата.

Командир лодки коммунист Грищенко, как он позднее об этом сам говорил, решил в подобном катастрофическом положении использовать любой шанс, чтобы как можно больше ущерба нанести врагу. Он приказал Коновалову и Дубинскому приготовить к бою оба орудия, станковый и ручной пулеметы, вынести на мостик пистолеты и гранаты.

Вдруг уже перед самым рассветом лодка, видимо соскользнув с края мели, рывком начала погружаться. Сразу запищал включенный эхолот. Пошли на погружение. Трюмные тщательным образом осмотрели лодку - никаких повреждений, никакой течи! Спасибо советским кораблестроителям!

В сложных условиях проводил Грищенко последнюю зарядку аккумуляторов. Мглу, которая, как периной, укрыла воду, он сделал своим союзником и буквально по пятам следовал за дежурившими, но ослепшими сторожевиками противника, ориентируясь по их отличительным огням, мигавшим в тумане. Будь у сторожевиков радиолокаторы, командир за свою дерзость был бы, конечно, наказан. А здесь обошлось.

Когда лодка была еще в Балтийском море, мы предупреждали командира о новых немецких антенных и донных минах, появившихся в Финском заливе в районе Порккала-Удд, на гогландском рубеже и в Нарвском заливе. Мы рекомендовали обходить Гогланд с севера.

Но Грищенко от этого варианта отказался. Ему, конечно, было виднее, он на своем опыте узнал, что значит плавать с плохим компасом в мелководном районе, и пошел своим прежним курсом, огибая Гогланд с юга.

"Хотя здесь у врага была сильная противолодочная оборона - катера, мины, сети, но зато глубины позволяли маневрировать. Корабль любит воду, - я всегда буду помнить этот девиз", - говорил командир.

Я так подробно пишу об этом походе потому, что он весьма показателен как пример мужества и героизма людей, их возросшего боевого мастерства на втором году войны. Опасности подстерегали экипаж буквально на всем пути. Почти все время до Лавенсари лодка шла под водой. Снова пришлось прибегнуть к системе регенерации воздуха. Именно на последнем этапе "Л-3" пробыла под водой трое суток подряд. Нелегко дались экипажу эти 69 часов до прихода в точку встречи. Многие подводники спасались сном, благо в лодке теперь было мало работы. Кое-кто

посасывал кислород из прибора. Но все знали: движение к востоку продолжается, 5 сентября антенные мины рвались над лодкой в районе Найссаар, Каллбода, а 7 сентября они рвались уже в районе к юго-востоку от острова Гогланд. Но родная база была недалеко.

Какова же была радость, когда освободили от тросов поврежденную крышку рубочного люка и в лодку хлынул свежий воздух, а вместе с ним донеслись возгласы "ура" и шум катерных моторов.

10 сентября мы встречали лодку на Большом Кронштадтском рейде, несмотря на дождь, очень торжественно.

Должен отметить, что нас приятно поразил вид командиров и краснофлотцев "Л-3". Все были выбриты, обмундирование выглажено со щегольством. Грищенко не хотел подражать некоторым командирам из первого эшелона, которые считали шиком бороды и усы, бакенбарды и густые шевелюры.

Позже на банкете под общий смех А. И. Зонин выдал секрет этого преображения до прихода в базу. Оказалось, что между командирами был уговор, П. Д. Грищенко, В. К. Коновалов и М. А. Крастелев отказались фотографироваться в общей группе до тех пор, пока каждый из команды не приведет себя в порядок. Были бурные дискуссии, в которых особо горячились обладатели баков и просто ленивцы. Но их посрамили. Сразу после партийного собрания на многие часы в отсеках начался бытовой аврал.

Во втором эшелоне отличилась "М-96". Ее командир А. И. Маринеско, несмотря на серьезные повреждения, полученные лодкой от артиллерийского обстрела в феврале, сумел выполнить сложный ремонт и наладить отменную подготовку экипажа.

12 августа "малютка" вышла из бухты Лавенсари, погрузилась и начала самостоятельный переход в намеченный район боевых действий. При форсировании гогландской позиции северным проходом лодку обнаружили дозорные корабли.

Сразу, конечно, началось преследование. От взрывов глубинных бомб на лодке погас свет, вышли из строя гирокомпас и некоторые измерительные приборы. Моряки "малютки" под руководством инженер-капитан-лейтенанта Новакова (он, кстати, был секретарем партийной организации) исправили повреждения, и лодка скрылась от преследователей в район Палдиски.

Минуло еще четверо суток. Не обнаружив объектов для атаки, Маринеско благополучно привел лодку в маневренную базу на острове Лавенсари, а затем - в Кронштадт.

Самостоятельный боевой поход "М-96" продолжался 11 суток. Подводная лодка прошла 400 миль под дизелем и немногим менее - 380 миль - в погруженном состоянии. Она пересекла до 20

линий минных заграждений и вернулась в Кронштадт с крупным успехом. Экипаж "малютки" отличался выдержкой, мужеством, высоким пониманием воинского долга. А командир лодки Александр Иванович Маринеско был настойчив в поиске врага и искусен в торпедных атаках...

В середине августа началось общее движение подводных лодок, включенных в состав второго эшелона. 13 августа, следуя непосредственно за тралами, на Лавенсари прибыла "Щ-407", которой командовал капитан 3 ранга В. К. Афанасьев. Четверо суток потребовалось на уточнение обстановки, и только поздно вечером 17 августа "Щ-407" покинула базу.

Вскоре после погружения лодку обнаружил противник. Между островами Большой Тютерс и Гогланд ее атаковали вражеские самолеты. Бомбы разорвались близко от корпуса, лодка сильно накренилась. Электрическое управление вертикальными и горизонтальными рулями были вынуждены заменить ручным. Еще серия бомб. Погасло обычное освещение, выведены из строя некоторые электроизмерительные приборы, указатели положения рулей и машинный телеграф. Испортился магнитный компас, пропала видимость в командирском и зенитном перископах. Ослабли две заклепки прочного корпуса, и появилась течь.

Такое положение не поколебало решения командира продолжать движение на запад.

"Пока перископы не действуют, буду атаковать в надводном положении", сообщил он в донесении.

Только 21 августа "Щ-407" выбралась из стесненного Финского залива. К этому времени почти все неисправности на лодке были устранены. Но не удалось еще ввести в строй перископы, что лишало командира возможности определять местонахождение корабля по маякам и береговым знакам. Решение этой задачи облегчил дивизионный штурман М. С. Солдатов, который участвовал в походе. Вместе со штурманом лодки произвели за время боевого похода до 100 астрономических определений своего места. Командир пользовался их надежными результатами, принимая полученные данные за исходные и назначая новые курсы.

Но "Щ-407" не везло. Более 30 суток лодка находилась на боевой позиции, и ни одной атаки. Просто не было для этого ни одного случая. 24 сентября Афанасьев получил приказ возвращаться в базу. На следующий день лодка подошла на глубине 35 метров к району Маяка Поркаллан-Каллбода.

Ранее наши подводники миновали этот район без всяких происшествий. Афанасьеву и здесь не повезло. Внезапно

послышалось зловещее трение минрепа о борт, и над лодкой раздался сильный взрыв, она стала погружаться. Между пятнадцатым и двадцать вторым шпангоутами обнаружили вырванные заклепки, в отсеке зашумела вода. Перестали действовать носовые горизонтальные рули, но безотказно работали электронавигационные приборы. Афанасьев приказал передать в отсеки, что ничего страшного не случилось: лодка управляется, значит, все решит быстрая и тщательная ликвидация течи.

Несколько часов экипаж усердно работал над устранением повреждений. Но затем вода начала выдавливать заплаты, и Афанасьеву пришлось уложить лодку на грунт в районе маяка Родшер.

Чтобы форсировать самый сложный участок пути - гогландскую позицию - в надводном положении, надо было рисковать. Риск диктовался непреложными требованиями сохранить живучесть корабля, жизнь экипажа и, наконец, элементарной необходимостью ориентироваться в навигационной обстановке, тем более что перископы оставались неисправными.

"Щ-407" следовала в позиционном положении...

29 сентября Военный совет флота слушал доклад о тяжелом походе "Ш-407". Афанасьев с большой теплотой говорил о всех командирах лодки и в особенности о командире электромеханической боевой части инженер-капитан-лейтенанте Кудрявцеве, о тех, кто непосредственно в отсеке боролся с водой.

Большой интерес вызвали у нас, членов Военного совета, некоторые цифры, характеризующие "хождение по мукам" "Щ-407". Форсируя финский залив в обоих направлениях, подводная лодка самостоятельно прошла 375 миль, из них 170 миль под водой. Риск, о котором шла речь выше, неожиданно выдвинул Афанасьева почти на рекордное место по сокращению маршрута форсирования (в подводном положении), у большинства лодок путь в заливе равнялся 415 - 630 милям. Следует подчеркнуть еще одну важную черту перехода "Щ-407", связанную с этим риском: 150 миль она прошла без навигационных и астрономических определений! А всего в боевом походе с неисправными перископами лодка прошла 360 миль.

Только колоссальная выдержка и настойчивость экипажа в соединении с искусством кораблевождения, продемонстрированным дивизионным штурманом капитан-лейтенантом М. С. Солдатовым, обеспечили успешный исход боевого похода.

Готовность к подвигу создавала совершенно особую

атмосферу на наших подводных лодках.

Без преувеличений можно сказать, что в неимоверно трудной кампании 1942 года наши замечательные люди неоднократно побеждали смерть, заставляли ее отступать, когда, казалось, она становилась хозяйкой положения.

Во втором эшелоне яркий пример такой моральной стойкости, сопротивления катастрофическим обстоятельствам показал экипаж подводной лодки "Лембит".

В первые дни Великой Отечественной войны "Лембит" выполняла боевые задания к западу от Борнхольма. На поставленных ею минах подорвались и затонули транспорт, железнодорожный паром и немецкий учебный корабль. Это были первые ратные успехи экипажа. В октябре командир лодки В. А. Полещук стал во главе дивизиона подводных минных заградителей. Командование "Лембитом" принял Алексей Михайлович Матиясевич, его помощник. Поздней осенью сорок первого года "Лембит" успешно выполнила минную постановку на коммуникациях врага.

17 августа "Лембит" получила "добро" на выход с Кронштадтского рейда.

На опыте первого эшелона нам пришлось довольно тщательно разработать меры обеспечения вывода и встреч возвращающихся подводных лодок. Это было тем более необходимо, что противник вел тщательное наблюдение как за рейдом Лавенсари, так и за выходом обеспечивающих кораблей-катеров и делал свои выводы о движении наших подводных лодок.

Командир "Лембита" А. М. Матиясевич, как и неделей раньше П. Д. Грищенко, скрыто провел свой корабль через Финский залив до назначенной ему позиции в северной части Балтики. Маневрируя в районе Богшера, Матиясевич 4 сентября открыл первую боевую страницу в книге ратных подвигов подводной лодки. Атака увенчалась успехом: ко дну пошел вражеский транспорт.

Полагая, что наши подводные лодки ориентируются по маякам, немцы выключили свет маяка Богшер. Но эта каверза не помешала действиям "Лембита". 14 сентября, когда лодка находилась в районе Утё, вахтенный офицер доложил о показавшихся на горизонте судах.

Да, действительно, двигались две колонны транспортов. В первой колонне уступом шли три транспорта. Их охраняла группа сторожевых кораблей и катеров противолодочной обороны. В другой колонне было два транспорта с таким же боевым охранением.

В отсеках все стояли на постах и прислушивались. Раздались ревуны-сигналы в торпедный отсек. Залп! Командир решил использовать замешательство на кораблях и судах конвоя и атаковать еще раз. Но фашистский сторожевик заметил перископ и помчался на "Лембит". Быстроходный конвоир проскочил над погрузившейся лодкой и выбросил по корме серию глубинных бомб.

Лодка стремительно уходила на большую глубину. Отлично выполненный маневр укрыл ее от таранного удара, но не избавил от беды. Вокруг кипели бомбовые разрывы. В их тесном кольце лодку подбрасывало вверх, она то проваливалась в пучину, то качалась, как коромысло, то кренилась на один или другой борт. Такие резкие крены не раз случалось выдерживать подводным лодкам советской постройки; возможно, они сошли бы благополучно и для "Лембита". Но от сотрясения корпуса появилась искра, которая попала в яму одной из двух групп аккумуляторных батарей. Газы воспламенились, раздался взрыв, и начался пожар.

Но сильнее взрыва и пожара, сильнее врага оказались советские люди, составлявшие экипаж "Лембита".

17 сентября в назначенной ранее точке встречи "Лембит" всплыла, но своих катеров не обнаружила, пришлось лечь на грунт. В момент всплытия ее увидел рейдовый пост наблюдения и связи острова Лавенсари. Немедленно в точку встречи вышли на морских охотниках командир дивизиона В. А. Полещук и командир истребительного отряда катеров капитан 3 ранга М. В. Капралов. Они вскоре с помощью звуковой подводной связи приказали лодке всплыть. Подходные фарватеры к Лавенсари еще накануне были проверены катерными тральщиками. После всплытия Матиясевич доложил комдиву о выполнении боевого задания.

Доклад Матиясевича Военному совету флота о разыгравшемся под водой поединке экипажа со смертью за спасение корабля произвел огромное впечатление. У меня сохранился блокнот с заметками, которые делал на этом заседании. Вот одна из записей:

"Свыше десяти часов на грунте в отравленном воздухе. Это выше человеческих возможностей. А экипаж работал, и не все имели кислородные приборы... "

Душевные слова сказал поэт Всеволод Азаров в своих стихах, посвященных Матиясевичу и мужественному экипажу:

С чем сравнить людей - со сталью?
Но погнулась сталь сама,
А они над смертью встали,

Славь своих сынов, земля,
Что в бездонной тьме спасали
Жизнь родного корабля...

От имени Президиума Верховного Совета СССР я наградил весь экипаж орденами и медалями, а лодку "Лембит" наградили орденом Красного Знамени. К концу Великой Отечественной войны боевой счет этой подводной лодки под командованием А. М. Матиясевича составил восемь транспортов и кораблей противника.

Одной из первых во втором эшелоне была готова к боевому походу "Щ-309". Ею командовал капитан 3 ранга И. С. Кабо, способный, культурный командир, который немало потрудился для развития нашего подводного флота и после Великой Отечественной войны.

В ночь на 13 августа лодка вышла из Ленинграда. На переходе она трижды была обстреляна батареями врага, но принятыми контрмерами огонь врага был подавлен, и "Щ-309" благополучно пришла в Кронштадт.

Четыре дня потребовалось на приемку всех необходимых запасов, уточнения обстановки с учетом вернувшихся из боевых походов лодок, и в ночь на 18 августа, сопровождаемая базовыми тральщиками и морскими охотниками, она вышла на Лавенсари.

Несколько дней пребывания "Щ-309" на боевой позиции в Аландском море прошли спокойно. Ждали добычу, а ее все не было. Наконец около полудня 25 августа вахтенный командир старший лейтенант А. И. Беглов доложил о появлении вражеского конвоя. Кабо внимательно посмотрел в перископ и стал маневрировать для сближения. Впрочем, пусть поведает сам командир. В его рассказе свои интонации человека, пережившего азарт боя.

- В перископе у меня сначала маячил самолет, а уж потом появились последовательно тральщик, транспорт и эсминец. Строй кильватера - это ясно. Но никак не определю скорость хода основной цели - транспорта. А тут еще кто-то шепчет: "Ох, задаст нам задачку после атаки этот эсминец". Не от испуга шепчет, а будто ждет удовольствия. Думаю, значит, все спокойны и надо поддержать общее настроение, царившее в центральном посту... Ну вот, заканчиваю маневр, в лодке тихо-тихо. Изредка посматривают на меня, словно спрашивают: "Ну как, будет удача?" Командиру очень важно верить в своих людей, а людям - в своего командира. Получается взаимная зарядка. Тогда меня только один боцман беспокоил - с ним я в первый раз в атаку выходил. Удержит ли он лодку на заданной глубине? Вдруг она выскочит, обнаружит себя, да и точность хода торпед нарушится.

За несколько минут до прихода в точку залпа Кабо увидел, что эсминец ближе к лодке, чем транспорт, и даже закрывает его частично своим корпусом. Говоря об этом, командир развел руками:

- Хотя и говорят, что за двумя зайцами погонишься - ни одного не поймаешь, я решил стрелять разом и по транспорту и по эсминцу.

Во-первых, уж если топить, так топить, а во-вторых, от преследователя избавимся. Дал первый залп. Как держит глубину? Хорошо! Второй залп. Наперекор всем усилиям боцмана лодка всплывает. Я видел след торпед - пошли нормально. Хотелось посмотреть, как они попадут. Но удерживать лодку на поверхности было опасно. Если эсминец не торпедирован и нас заметят на поверхности, то положение станет катастрофическим. Решил как можно быстрее идти на глубину. Погрузились, но и за шумом воды в балластных цистернах отчетливо донеслись взрывы обеих торпед.

Через несколько дней "Щ-309" вновь выпал случай для атаки. На этот раз встретили конвой из двух транспортов в охранении катеров и самолета. Штурман Антипов, склонившись над картой, вел прокладку боевого маневрирования. Рулевой Анишин не спускал глаз с картушки компаса и не позволял лодке уходить с курса. Атака прошла отлично. Одна за другой торпеды настигли цель.

Наблюдавшему в перископ Кабо приходилось время от времени закрывать глаза, чтобы давать им отдохнуть от ярких солнечных бликов. Вдруг мелькнула мысль: "А если сделать солнце союзником? Надо только идти в атаку с такого направления, чтобы вражеских наблюдателей слепили лучи".

И командир начал маневрировать на крайне близкой дистанции от очень крупной цели. Потом скомандовал и прислушался - лодка содрогнулась, торпеды вышли из аппаратов. В следующую минуту они ударили в борт транспорта. Напрасно вражеские катера теперь бросали бомбы. "Щ-309" легко оторвалась от преследователей. Этот тактический прием был, по существу, хрестоматийным. Кабо успешно применил его, обратив неблагоприятные обстоятельства в свою пользу, сочетая искусство и творческую мысль с дерзостью.

Подходило время возвращения. И снова экипажу "Щ-309" повезло: лодка встретила крупный конвой. Командир решительно пошел на сближение и после быстрого расчета выпустил торпеду. К сожалению, противник заметил ее след и отвернул в сторону. В ту же минуту по следу торпеды бросились катера. Началась жестокая, упорная охота врага за нашей лодкой.

Командир приказал срочно погружаться и опустил перископ. Но вдруг заклинились горизонтальные рули, к счастью в положении "на погружение". Это помогло лодке в начальный момент быстро уйти на глубину. Но лодка с дифферентом на нос проскочила предельную черту погружения, что, однако, не вызвало повреждений в корпусе и механизмах. Но от бомб она все же пострадала. Корабль бросало из стороны в сторону, вверх и вниз. Сыпалась и крошилась изоляционная пробка корпуса, один за другим вылетали предохранители.

28 сентября командир "Щ-309" получил приказание возвращаться в базу. По нашему предположению, противник поставил антенные мины юго-восточнее Гогланда. Поэтому мы рекомендовали командиру оставить остров к югу. 1 октября в девяти милях юго-западнее маяка Поркаллан-Каллбода лодку обнаружили катера противника. Она немедленно погрузилась, но подверглась преследованию.

2 октября, находясь в 10 милях юго-восточнее банки Каллбодагрунд, в районе, где производилась зарядка аккумуляторов, Кабо получил сообщение, что лодка "Д-2", следуя из Кронштадта на позицию, обнаружила к северу от Гогланда противолодочные сети. Командир решил возвращаться через Нарвский залив. Зарядив вечером с возможной плотностью аккумуляторы, Кабо приказал погружаться. С этого момента "Щ-309" затратила 27, 5 часа на то, чтобы совершить переход до назначенной ей точки встречи с нашими катерами.

Несколько раз выходили катера для встречи ее в назначенной точке, но "Щ-309" не появлялась. Катерам пришлось находиться в бухте в полной готовности к выходу по первому сигналу.

Лодка, задержавшаяся в море из-за длительного преследования, пришла с небольшим опозданием. Ранним утром 5 октября она всплыла в позиционное положение на видимости сигнального поста Лавенсари. Тотчас ей навстречу от пирса устремился морской охотник No 121 - вестник родной земли. В этот же день Кабо рапортовал о благополучном прибытии в базу.

Вечером 9 октября вместе с канонерской лодкой "Волга" под эскортом базовых тральщиков и сторожевых катеров "Щ-309" взяла курс на Кронштадт, куда и прибыла на другой день.

При форсировании залива лодка прошла около 240 миль в надводном и 290 миль в подводном положении, при этом 37 раз пересекала линии минных заграждений противника. И этот путь при активном противодействии со стороны вражеских противолодочных сил она проделала за девять суток.

14 октября Военный совет флота проводил торжественное заседание в зале Революции Высшего военно-морского училища.

Собрались прославленные подводники, летчики, экипажи торпедных катеров, тральщиков. От имени Президиума Верховного Совета СССР мы награждали орденами и медалями экипажи подводных лодок "Л-3", "Щ-309" и "Лембит".

За доблесть и мужество, умножившие славу советского боевого оружия и славу родного флота, был награжден и экипаж "Щ-309". Орден Ленина вручен И. С. Кабо, а весь личный состав награжден орденами Советского Союза. Высоких правительственных наград удостоен весь экипаж "Лембита". Орденами Ленина были награждены командир корабля А. М. Матиясевич и военком П. П. Иванов.

Через несколько месяцев подводной лодке "Щ-309" приказом народного комиссара Военно-Морского Флота было присвоено гвардейское звание.

Завершающей во втором эшелоне выходила в море подводная лодка "Щ-310" под командованием капитана 3 ранга Д. К. Ярошевича. В ночь на 20 сентября, следуя за базовыми тральщиками, она оставила Кронштадт, благополучно дошла до Лавенсари, выведена в точку погружения, откуда направилась на позицию, самостоятельно форсируя Финский залив.

К утру 21 сентября лодка форсировала восточный Гогландский плес, пройдя при этом девять линий вражеских минных заграждений. В течение трех дней она успешно миновала все препятствия в Финском заливе. После полуночи 25 сентября Ярошевич вывел лодку в Балтийское море.

В ту же ночь в 20 милях юго-западнее банки Штольпе "Щ-310", следуя в надводном положении, с дистанции двух кабельтовых потопила фашистский сухогрузный транспорт "Франц Рудольф".

Однако из-за неисправности вертикального руля и неблагоприятной погоды (резкое похолодание) командование флота отдало Ярошевичу приказ о возвращении в базу.

Весь ее переход от Гогланда совершался в условиях свежей погоды. На траверзе северной оконечности острова над носовой частью "Щ-310", находившейся в подводном положении, взорвалась мина, и лодка стремительно провалилась; при ударе о грунт ее легкий корпус деформировался. В первых четырех отсеках появились повреждения. Начала поступать вода. Перископы, эхолот, акустические приборы вышли из строя, но гирокомпас уцелел. На глубине 39 метров лодка уперлась в подводное препятствие. Повсюду погас свет.

Благодаря правильным и энергичным действиям капитана 3 ранга Ярошевича и отличной подготовке личного состава через короткий промежуток времени удалось значительно уменьшить

поступление воды. Течь образовалась в трех местах, где разошлись швы прочного корпуса. Исправили и пустили в ход поврежденную взрывом носовую помпу. Наконец к ночи, не считаясь с большим креном на левый борт и с дифферентом на нос из-за повреждения носовой балластной цистерны, Ярошевич решил всплыть и продолжать путь под дизелями. Это сократило время, затраченное на достижение точки встречи с нашими охотниками. Уже через три часа дозор, которому было назначено эскортировать "Щ-310", увидел опознавательный знак над ее боевой рубкой.

Таким образом, лодка форсировала Финский залив, пройдя 270 миль в надводном и 250 миль в подводном положении, 54 раза пересекала линии минных заграждений. Общая продолжительность самостоятельного боевого похода составила 20 суток, из них семь - затрачено на форсирование Финского залива.

Второй эшелон заканчивал свою боевую работу, в Ботническом заливе оставались еще "С-13" и "С-9". Я писал, что уже поход "Л-3" оказал ошеломляющее впечатление на фашистскую клику. Но еще большим было воздействие факта появления советских подводников на севере Балтики. Большим потому, что и в Финляндии, и в нейтральной Швеции настроения все более складывались не в пользу гитлеровских "стратегов".

Какие же это были "владыки" Балтийского моря, если советские подводники смело и результативно действовали на огромном пространстве от самого дальнего юго-западного района в Померанской бухте до крайнего севера в Ботническом заливе! К тому же балтийская морская коммуникация из ботнических портов для военной экономики Финляндии имела большее значение, чем железнодорожная связь со Швецией и портом Петсамо на севере.

Сам собой напрашивался вывод: гитлеровцы - не хозяева в Балтийском море!

В водах Ботники

Авантюризм и хвастовство гитлеровских стратегов хорошо известны. Они много кричали, например, о несуществовавшем "атлантическом вале" на Западе, о "неприступных линиях" на Днепре и Немане. Говоря о Балтике, нацисты громогласно заявляли, что гарантируют мирную жизнь в районе Померанской бухты. Наконец, шведов, датчан, норвежцев и финнов фашистское командование заверяло, что движение к портам Финляндии в Ботнике безопасно. И это тоже было блефом.

Гитлеровцы не принимали во внимание, что советские подводные лодки действовали в Ботнике еще в 1939 году. А

тогдашний опыт нам очень пригодился.

В декабре 1939 года подводные лодки Краснознаменного Балтийского флота "Щ-311" капитан-лейтенанта Ф. Г. Вершинина, "Щ-324" капитана 3 ранга А. М. Коняева и "С-1" капитана 3 ранга А. В. Трипольского вошли в Ботнический залив через пролив Южный Кваркен.

Эти командиры успешно выполнили поставленные перед ними задачи.

Скептики, сомневавшиеся в успешном форсировании проливов Аландского архипелага, были посрамлены. Наши моряки доказали, что нет преград, которые они не смогли бы преодолеть.

Советское правительство наградило подводные лодки "Щ-311", "Щ-324" и "С-1" орденом Красного Знамени, а их командирам присвоило высокое звание Героя Советского Союза. 219 офицеров и матросов-подводников, действовавших на морских сообщениях в Ботническом заливе, были награждены орденами и медалями,

Для первого боевого похода через Южный Кваркен в Ботнику в 1942 году мы избрали новую подводную лодку "С-13" под командованием капитан-лейтенанта П. П. Маланченко. И корабль и командир были одинаково молоды. Потребовалась энергичная работа, чтобы подготовить лодку, не прошедшую даже государственных испытаний, к сложному боевому походу. Не менее важно было обучить людей действовать в жестких, стесненных условиях, и, наконец, молодому командиру надо было самому овладеть искусством управления кораблем и тактическим мастерством.

5 сентября "С-13" вышла на западный Гогландский плес, а днем позже к югу от плавучего маяка Хельсинки ее обнаружил вражеский дозорный корабль, который тотчас сбросил серию глубинных бомб.

В полночь лодка всплыла. Близко оказались катера противника, пришлось немедленно погрузиться и на максимальной глубине идти на запад. А еще через два дня под вечер справа по носу командир увидел в строю уступа группу тральщиков и два транспорта, шедшие за ними. Маланченко уже готов был отдать команду атаковать, но командир дивизиона капитан 3 ранга Е. Г. Юнаков его охладил.

"Далековато, - заметил он. - Да и запрещены атаки в этом районе. Противник не должен узнать, где мы прорываемся в море".

Комдив посоветовал вместо атаки командиру и военкому поговорить с людьми, поздравить их с выходом в Балтику, с

боевым крещением.

"Особенно подчеркните, - напутствовал он, - что экзамен наша техника выдержала. А сегодня еще раз проведем испытание... "

Юнаков имел в виду отработку срочного погружения и определение ходовых качеств лодки. На это ушли сутки. Затем провели разведку фарватеров в проливах Аландского архипелага. Несколько раз, меняя курсы, лодка пересекала устье пролива, прошла вблизи западной группы островов, но ничего не было обнаружено.

Е. Г. Юнаков терпеливо обучал молодого командира разведке. Говорил, как надо учитывать навигационные и гидрографические факторы и, конечно, препятствия, созданные противником, а также его возможности наблюдать за нами.

Пройдя под водой Южный Кваркен, "С-13" ночью 11 сентября всплыла. Так был завершен второй этап сложного перехода на боевую позицию. А через час после всплытия произошла первая встреча с вражеским транспортом.

Но, увы, командир поспешил дать залп - торпеда не попала в цель. Противник заметил ее след и, видимо, обнаружил нашу лодку. Резко изменив курс, транспорт стал полным ходом уходить к берегу. В этот момент Юнаков помог командиру принять наиболее правильное решение, благо лодка находилась в надводном положении и артиллеристы стояли в готовности.

- Бейте снарядами. Не уйдет, - посоветовал Евгений Гаврилович.

Выстрел... второй... третий. После пятого выстрела транспорт потерял ход. По цели выпустили вторую торпеду. Она попала в середину судна, над которым поднялся высокий столб воды, дыма и огня. Транспорт переломился на две части и через считанные секунды скрылся под водой.

Ко дну пошел большой теплоход, нагруженный до отказа. Видимо, он перевозил боеприпасы: из воды вылетали языки пламени.

Еще не улеглась радость первой удачи, когда с лодки обнаружили новую цель. Это снова был одиночный, еще более крупный транспорт. Боевая тревога! "С-13" стала сближаться с судном на дистанцию торпедного залпа.

Выпущенная торпеда угодила в корму, транспорт вздрогнул и остановился. Дело довершила вторая торпеда. Как и в первом случае, судно переломилось пополам. Корма затонула быстро, а носовая часть встала вертикально и медленно уходила под воду.

Перед наступлением темноты 18 сентября обнаружили в перископ третий транспорт. В такое время атаковать его нельзя

было. Решили преследовать в подводном положении. На лодке с нетерпением ждали, когда наступит ночь. Наконец всплыли, догнали транспорт и выпустили по нему торпеду, но сильной волной ее сбило с курса. То же случилось и со второй торпедой. Тогда вызвали наверх артиллеристов и огнем носовой пушки вывели на транспорте из строя рулевое управление. Судно загорелось. Еще несколько выстрелов ниже ватерлинии - и наступил конец: фашистский транспорт пошел ко дну.

Почуяв серьезную опасность, противник начал спешно усиливать в Ботнике противолодочную оборону, налаживать движение транспортов в конвоях. Приходилось не только оттягивать часть сил из Финского залива, но и просить свое командование о переводе кораблей из Северного моря. Пролив Южный Кваркен вскоре постарались запереть пятью линиями минных заграждений.

Тревогу, граничившую с паникой, которая охватила противника из-за появления в этом районе советской подводной лодки, мы могли считать хотя бы частичной победой. Но враг еще не знал, что с 22 сентября в Ботнике действовала отнюдь не одна "С-13". По соседству с ней появилась подводная лодка "С-9", входившая в состав того же дивизиона.

Из 43 суток пребывания в боевом походе восемь суток "С-13" затратила на форсирование Финского залива в условиях активного противодействия противника. 46 раз пересекала линии минных заграждений и на обратном пути, форсируя пролив Южный Кваркен, - три линии мин.

Экипаж подводной лодки "С-13" был награжден орденами и медалями Советского Союза.

Появились ли еще какие-нибудь изменения в условиях боевых походов? Да, безусловно. Намного расширился на юг и на север район нашего воздействия на врага, увеличилось темное время суток, что было немаловажным фактором, особенно для зарядки аккумуляторов, и, в-третьих, враг вводил в строй все новые - и активные, и пассивные - препятствия движению и боевым действиям наших подводников.

Но вернемся к Ботнике. Между боевым походом "С-13" и "С-9" не было никакого интервала. Ботнику мы не оставляли теперь в покое. Маланченко еще не форсировал в обратном направлении пролив Южный Кваркен, а на позицию уже пришел Мыльников. "С-9", тоже из дивизиона Юнакова ушла туда первой из кораблей уже третьего эшелона.

Прошли сутки. В отсеках вновь раздались сигналы боевой тревоги. "С-9" сближалась с танкером, следовавшим без охранения 16-узловым ходом. Преследовать его и атаковать

нельзя было, пока находились в подводном положении. Под покровом ночи всплыли и пустились в. погоню. Пятьдесят минут длилось состязание в скорости. С дистанции не более двух кабельтовых артиллеристы "С-9" А. И. Сибирцев, К. Т. Дикий, С. И. Полукеев, Г. И. Михайлов и К. И. Батов открыли огонь по противнику. Вскоре танкер запылал.

Мыльников погрузился на перископную глубину, дождался, пока горевший танкер исчез в морской пучине. И вот тут-то напомнили о себе последствия таранного удара, полученного во время первой атаки.

В центральном посту заметили, что лодка погружается с дифферентом на корму и идет быстрее, чем нужно. Продувание в аварийном порядке средней цистерны не помогло. Корабль ударился кормой о грунт, к счастью не повредив винтов, 20 октября лодка форсировала пролив Южный Кваркен. 22 октября она достигла середины обратного пути, а еще через три дня утром ее встретили наши чуткие дозоры катерников.

Поход "С-9", таким образом, продолжался 40 суток, из которых на форсирование Финского залива - 350 миль под водой - было потрачено около шести суток. Средняя ее скорость - 97 миль в сутки. Это был рекорд по темпам прохождения залива. Отметим еще одну весьма показательную цифру - лодка пересекла 74 линии вражеских минных заграждений. Одним словом, ее экипаж во главе с Мыльниковым имел прекрасные результаты. Они были бы еще лучшими, если бы не случившаяся авария.

"С-9" прибыла в базу, когда третий эшелон еще оставался в водах Балтики. Мы уже догадывались о наших неожиданных потерях и потому сдержанно радовались успешности действий первого и второго эшелонов.

Длительность автономных походов все время была довольно значительной. Постигая опыт тех, что шли первыми, корабли второго эшелона уже быстрее форсировали Финский залив.

Пребывание лодок на грунте сократилось, кроме "Щ-309" и "Щ-407", где оно равнялось 10 - 12 суткам.

Говоря о более сложных условиях, в которых приходилось действовать второму эшелону, надо учитывать, что противник поставил дополнительно значительное количество различных мин.

Развернутая система наблюдательных постов позволяла противнику осуществлять почти непрерывное наблюдение переходов наших лодок, особенно к западу от острова Гогланд.

Из Кронштадта мы выводили подводные лодки второго эшелона в сопровождении быстроходных тральщиков, сторожевых

катеров, катеров-дымзавесчиков, как правило, за тралом, чтобы избежать потерь на якорных минах. Скорость движения такого эскорта была незначительной, зато гарантировалась безопасность перехода в намеченные точки погружения. С увеличением темного времени суток стало возможным миновать остров Лавенсари и выводить корабли непосредственно в район начала форсирования залива.

Для второго эшелона штаб разработал несколько вариантов перехода через Финский залив и обратного возвращения в базу. А уже каким путем двигаться, решал командир лодки. Мы изменили и порядок встречи возвращавшихся кораблей.

Активные боевые действия на морских коммуникациях в их глубоком тылу окончательно лишили противника уверенности в том, что он является хозяином и в Ботнике. Гитлеровцам пришлось признать, что им не избежать дорогостоящей и капитальной реконструкции всей системы морской обороны. Минные поля врагу, безусловно, необходимо было соединить с большими сетевыми заграждениями. Но плоды этой реакции на наши успехи, конечно, мог дать только сорок третий год, когда могли быть завершены такие планы. Но и осенью сорок второго года враг кое в чем успел...

"К этому времени (сентябрь. - В. Т.), - пишет известный немецкий историк Ю. Майстер, - германские соединения противолодочных кораблей получили усиление. К западу и югу от минного заграждения "Зееигель" (к югу от острова Гогланд. - В. Т.) постоянный противолодочный дозор в дневное время несли восемь тральщиков и противолодочные корабли в составе трех групп, что позволяло более успешно обороняться от атак советских самолетов. Ночью развертывались попарно. При этом они имели при себе плавучую батарею, которая при необходимости должна была стрелять осветительными снарядами.

К западу от минного заграждения "Насхорн" (Нарген - Порккала. - В. Т.) было развернуто четыре противолодочных корабля, четыре быстроходных катера с торпедным вооружением и один финский минный заградитель. Финские сторожевые суда несли дозор в районе минного заграждения "Рюкьярви" (к северо-востоку от острова Гогланд. - В. Т.). В сентябре из-за недостаточного количества конвойных кораблей германские перевозки в Балтийском море стали осуществляться с перерывами, во многих портах наблюдалось скопление, и только в начале октября положение стало улучшаться в связи с вводом в строй войсковых транспортов типа "Эрна" и "Ирун"...

Трудно было преодолевать энергичное давление русских на

коммуникации союзников в районе Аландского моря и Ботническом заливе при существовавшем недостатке конвойных кораблей. Это заставило финнов передислоцировать в Мариенхамн свои подводные лодки. Еще с 9 августа они должны были, пользуясь шумопеленгаторами, выслушивать советские подводные лодки. В случае обнаружения инструкция предписывала преследовать их с целью уничтожения. Рекомендовалось добиваться, чтобы русские подлодки всплывали, и тогда неожиданно торпедировать их"{23}.

Я привожу эту весьма пространную выписку из работы Ю. Майстера не потому, что считаю его способным делать объективные исторические заключения.

В данном случае он вынужден оперировать неопровержимыми фактами. Слишком широко известен ущерб, нанесенный гитлеровцам нашими подводниками, которые пустили ко дну немало судов с боеприпасами, оружием, топливом и снаряжением. Нельзя было также скрыть людские потери, ведь наши лодки топили и войсковые транспорты противника.

Правда, третьему эшелону пришлось туго, но и он свою задачу выполнил с честью и отвагой.

К середине сентября собрался Военный совет флота. Пригласили командиров военно-морских баз контр-адмиралов Г. И. Левченко и И. Д. Кулешова, командиров и начальников политотделов соединений. Здесь присутствовали также руководящие командиры отделов штаба и группа политработников. Мы обрисовали положение войск на фронте, сообщили также последние данные об обстановке на морском театре, отметили, в частности, что если ко времени выхода подводных лодок первого эшелона было поставлено 3859 мин и минных защитников, то уже к началу боевых действий подводных лодок третьего эшелона в море нас поджидало 11 417 мин и защитников, в том числе 284 донные неконтактные мины на гогландском оборонительном рубеже.

Еще один немаловажный факт, сильно осложнивший нашу боевую деятельность в южной части Балтийского моря, - это неконтактные мины, поставленные английской авиацией. Без всякого согласования с высшим военным командованием Советских Вооруженных Сил с мая по ноябрь 1942 года англичане поставили 147 мин в Данцигской и Померанской бухтах. Объявив эти районы опасными для плавания, английское адмиралтейство так до конца войны и не дало точных координат минных постановок в Балтике, несмотря на запросы Главного штаба ВМФ.

Кроме того, в состав вражеской противолодочной обороны было включено несколько подводных лодок, находившихся в

Финском заливе и в северной части моря.

В ответ на активизацию врага мы предприняли соответствующие контрмеры. На Военном совете получили одобрение ранее подготовленные предложения и некоторые мысли, возникшие в процессе деловой дискуссии. Было решено немедленно начать развертывание третьего эшелона, не ожидая возвращения лодок второго эшелона. Нужно было изменить организацию встреч подводных лодок, приходивших с боевых позиций. Категорически запрещалось использование прежних мест рандеву - враг, вероятно, их уже давно засек. Новые места встреч назначались в непосредственной близости от Лавенсари.

Чтобы дезориентировать противника, тральщики должны были в светлое время суток работать на фарватерах, не имевших оперативного значения. А действительное контрольное траление фарватеров интенсивно и скрытно велось только ночью. Торпедным и дозорным катерам, а особенно штурмовой и истребительной авиации были поставлены задачи добиться большей эффективности в борьбе со сторожевыми кораблями и катерами противника, действовавшими между островами Гогланд и Большой Тютерс. Дозоры врага надо было решительно уничтожать.

Военный совет предложил командирам подводных лодок лучше использовать плохую погоду: всплывать при свежем ветре и крупной волне, когда противник возвращает свои корабли в гавани, и в то же время не появляться на поверхности в светлое время и ночью в полосе лунного освещения. И наконец, мы потребовали, чтобы штабы заново определили лодкам районы зарядки аккумуляторов при форсировании Финского залива.

Как показал дальнейший ход событий, выполнением всех этих мероприятий, безусловно, удалось ослабить удары противника. Однако, к великой нашей печали, на базу возвращались не все корабли.

Вслед за "С-12" из Кронштадта, минуя Лавенсари, мы провожали на боевую позицию к западу от острова Борнхольм подводную лодку "Народоволец" ("Д-2"). Ею командовал капитан 2 ранга Р. В. Линденберг, хорошо подготовленный командир, умевший сочетать смелость и решительность с обоснованным расчетом.

В день подхода "Д-2" к острову Лавенсари погода резко ухудшилась. Небо обложили низкие серые облака. Северный ветер вызвал крутую волну. К сожалению, в самом начале похода лодку постигла неудача. Форсируя первую противолодочную позицию к северу от острова Гогланд, она неоднократно касалась минрепов, поставленных вражеских мин, а чуть позже попала в

противолодочные сети. Экипаж пережил немало тяжелых часов, пока не выпутался из этой неприятной ловушки.

Лодка огибала Гогланд, оставляя его южнее. Линденберг знал, что здесь много мин: из показанных ему в штабе Карт и схем он получил представление и о характере заграждений. Поэтому еще в Кронштадте командир принял решение идти на запад на максимальной глубине и не поднимать перископа.

Но вот корабль вздрогнул и с дифферентом на нос стремительно стал проваливаться вниз. Он уже не слушался рулей. Дифферент становился угрожающим - 15 градусов. Минута-другая - и лодка ударилась носом о грунт, послышался пронзительный, как при трении о металл с острыми краями, скрежет во всем корпусе. Появилась отрицательная плавучесть, заклинило рули. Командир быстро догадался: лодка оказалась в ловушке из проволоки. Попробовали вырваться из капкана путем изменения хода и продуванием балласта. Ничего не получилось: сеть трещала, грохотала, но не отпускала лодку из своих объятий. Минуло уже несколько часов. Иссякала электроэнергия аккумуляторной батареи. Из-за скопления углекислоты стало трудно дышать. Но доклады из отсеков не внушали опасений: механизмы и оборудование, приводы рулей действовали нормально. Линденберг приказал всплывать. И вот тогда-то выяснилось, что подводный корабль, видимо, нес на себе тяжелый обрывок этой сети, явно мешавший его эволюциям и затруднявший ликвидацию дифферента. А это в свою очередь способствовало заклинению рулей, из-за чего "Д-2" падала на грунт.

Конечно, в надводном положении лодка могла двигаться, но на это командир пойти не мог. Он резонно решил: боевой поход лишь начался, предстоит форсировать залив, надо готовиться к атакам, а добиться этого с "чертовским балластом" невозможно. Придется снова ложиться на грунт!

Маневрируя ходами, всплытиями и погружениями, еще через некоторое время лодка окончательно выбралась из сетей. 29 сентября "Д-2" имела первую встречу с подводной лодкой противника неловко от нее уклонилась, а уже 3 октября в районе острова Эланд обнаружили два вражеских транспорта, охраняемых двумя эскадренными миноносцами, и атаковали концевой транспорт. Транспорт затонул. Попытке торпедировать вторую цель помешал миноносец, но судно осталось на месте атаки без хода.

14 октября командир обнаружил шедший в одиночку транспорт "Якобус Фрицен" водоизмещением около 5000 тонн. С дистанции четырех кабельтовых Линденберг выпустил торпеду и

потопил его.

Прорвав боевое охранение, при состоянии моря шесть-семь баллов "Д-2" атаковала головной паром. Раздался сильный взрыв. Высоко в воздух взметнулся столб дыма, огня и воды, далеко разлетелись обломки.

Торпедирование парома и гибель транспортов вызвали большой шум в шведской и германской печати. Что касается немецко-фашистского морского командования, то оно под впечатлением смелой атаки советской подводной лодки было вынуждено немедленно и даже открытым текстом передать распоряжение всем транспортам, находившимся в этом районе, укрыться в ближайших портах и без особого разрешения в море не выходить. Движение транспортов к западу от острова Борнхольм прекратилось на несколько суток.

Со дня выхода "Д-2" в море прошло уже 45 суток.

Пришло время возвращаться в базу. На обратном пути лодку подстерегало еще немало "сюрпризов". К исходу 29 октября был проложен - курс для форсирования Финского залива. Но вскоре лодку обнаружили корабли противника, загнали ее под воду и подвергли ожесточенному бомбометанию. Трое суток она прорывалась к родной базе и на рассвете 4 ноября подошла к острову Лавенсари.

В дни празднования 25-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции экипаж "Д-2" отдыхал в Кронштадте, а 10 ноября лодка пошла в Ленинград. На этом небольшом переходе было не менее беспокойно, чем вдали от родных берегов. Лодка стала объектом невиданного доселе по ожесточенности артиллерийского обстрела - противник выпустил по "Д-2" около 600 снарядов! Полторы сотни осветительных ракет помогали наводчикам 150-миллиметровых орудий поразить цель, но безуспешно.

Итоги боевого похода "Д-2" весьма показательны. На форсирование Финского залива ей пришлось затратить почти девять суток. За это время лодка 54 раза пересекала линии мин заграждения врага. 337 миль лодка шла с серьезным повреждением вертикального руля. В этих условиях боевой поход "Д-2" был блестящим. Его значение заключалось в том, что врага вынудили признать: поход советской подводной лодки не исключение. Еще не раз потом наши подводные лодки войдут в Померанскую бухту.

Несмотря на осеннюю непогоду, штормы, плохую видимость, подводники Краснознаменного Балтийского флота продолжали бороздить просторы Балтики, наносить урон противнику. Вслед за И. В. Травкиным в море вышли корабли, ведомые В. Д. Нечкиным,

А. С. Пудяковым, С. П. Лисиным, Н. И. Смоляром, Д. М. Сазоновым, Е. Я. Осиновым, Я. П. Афанасьевым, П. Д. Грищенко. И последней, уже в ноябре, отправилась "М-96" под командованием капитана 3 ранга А. И. Маринеско.

Почти половина подводных лодок третьего эшелона отправлялась на позиции по второму разу. Кстати, с увеличением темного времени суток они шли из Кронштадта, минуя Лавенсари, прямо в район погружения для самостоятельного форсирования залива. Здесь мы не понесли никаких потерь. В этом большую помощь морякам оказывала балтийская авиация. Наши летчики - истребители и штурмовики - вели напряженные бои на Гогландском плесе, облегчая подводникам форсирование противолодочной позиции с многочисленными минными заграждениями.

Походы третьего эшелона продолжались. В ночь на 21 октября подводная лодка "Щ-406" под командованием капитана 3 ранга Е. Я. Осипова снова ушла от родных берегов. А три дня спустя, когда она находилась уже в Балтике, военком В. С. Антипин, записывая "Последние известия" по радио, принял Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении "Щ-406" орденом Красного Знамени и присвоении ее командиру Е. Я. Осипову звания Героя Советского Союза.

В этот день "Правда" писала:

"Родина с любовью и гордостью смотрит на вас, сыны Военно-Морского Флота. Новыми подвигами, новыми ударами по врагу ответьте на эту любовь".

По отсекам состоялись краткие митинги. "Теперь мы, краснознаменцы, воевать должны еще лучше" - таково было единодушное слово экипажа. Нелегким оказался этот поход. Много испытали люди. Однажды больше суток немцы преследовали "Щ-406", забрасывая ее глубинными бомбами. Пришлось то и дело менять место, а враг шел по пятам. 147 раз акустик Кучеренко обнаруживал вражеские корабли! Не отходя от своих приборов, он помогал командиру уводить лодку от смертельной опасности.

Наконец выдался удачный момент. Это было 26 октября в 28 милях западнее Брюстерорта. Ночью "Щ-406" "нащупала" и потопила вражеский транспорт "Меркатор". Через три дня немного северо-западнее маяка Стило торпедировала еще один крупный транспорт. А вечером 1 ноября вблизи маяка Риксгефт отправила на дно транспорт "Агнес".

Этот поход Е. Я. Осипова по времени был значительно короче первого, а результат достоин звания Краснознаменного корабля - его боевой счет увеличился на три транспорта. Забегу немного

вперед. Весной 1943 года Краснознаменная "Щ-406" под командованием Героя Советского Союза капитана 3 ранга Е. Я. Осипова снова вышла в море для выполнения боевых заданий. К нашему великому сожалению, это, был ее последний боевой поход. Никто не знает места, причин ее гибели. Евгений Осипов навечно зачислен в списки подводников.

Кампания 1942 года подходила к концу, обстановка в Финском заливе и на море по-прежнему была очень сложной. Нацисты усиливали противолодочные позиции все новыми и новыми минными заграждениями, намереваясь лишить нас возможности выходить в море. Подводники продолжали наращивать удары по врагу, но, конечно, и сами несли потери.

Продолжительность боевых походов лодок третьего эшелона колебалась в пределах 21 - 60 суток. Но теперь резко увеличилось время пребывания под водой и на грунте. С одной стороны, это было признаком усиления активности противолодочных сил противника, а с другой, - свидетельствовало о росте тактической грамотности наших командиров.

Увеличение продолжительности темного времени суток создавало возможность резко сократить (против средних показателей лодок второго эшелона) время движения под водой. И все же в целом оно еще оставалось достаточно большим, вызывало тяжелую нагрузку для экипажей.

Только резкое похолодание и надвигавшийся ледостав в Финском заливе, а также невозможность проводки кораблей за ледоколами заставили командование флота в начале декабря вернуть подводные лодки в базу.

Боевые действия третьего эшелона нанесли серьезный урон транспортному флоту противника: потоплено и повреждено 15 транспортов и один сторожевой корабль. На минах, поставленных "Л-3", подорвались и затонули еще два транспорта, а четыре транспорта и паром "Дойчланд" получили повреждения. Часть потопленных и поврежденных судов перевозила вооружение и войска.

Переходы наших кораблей в Финском заливе происходили в период наибольшей активности вражеской противолодочной обороны, вновь было поставлено большое количество мин в различных комбинациях (якорные, магнитные, донные, антенные мины-ловушки и др.), особенно на гогландской и нарген-поркалауддской позициях. Из-за отсутствия навигационного ограждения для наших подводных лодок возросли трудности в определении своего места в море. Увеличилось и число плавающих мин, сорванных штормами. Короче говоря, гитлеровское командование имело все основания считать, что

прорыв советских подводных лодок в Балтику невозможен. Но нацисты просчитались! В тяжелые осенние месяцы балтийцы выходили в открытое море от его южных границ до берегов Ботнического залива и приносили врагу ощутимые потери.

Боевые успехи третьего эшелона в южной части Балтийского моря создали сильное напряжение для противника. Временно он даже прекратил плавание своих транспортных судов в этих районах. И не только! Достоверно известно, что с выходом балтийцев в открытое море фашистское морское командование вынуждено было на длительный срок прекратить там обучение своих подводников, бросив все корабли (в том числе и учебные) на поиск и уничтожение советских лодок.

Действия наших подводников в районах боевой подготовки противника приводили к тому, что его силы ПЛО наносили удары по своим же лодкам (за годы войны на Балтике из 65 потерянных фашистским флотом подводных лодок свыше 20 потоплены в результате атак своими силами ПЛО и столкновений со своими же кораблями).

Хочу сказать и об отличном управлении подводными лодками, которое осуществляли командир соединения капитан 1 ранга А. М. Стеценко и начальник штаба капитан 1 ранга Л. А. Курников, и помощи, оказываемой им штабом флота.

В действиях третьего эшелона были, конечно, не только удачи. На качестве торпедных стрельб сказывалось отсутствие учебных полигонов в районах базирования. Таким единственным "полигоном" осталась теперь лишь Нева, и то в черте города. Успехи лодок первого и второго эшелона породили у некоторых командиров пренебрежение к действиям противолодочных сил и средств врага, а также к его минным заграждениям. Были у нас и случаи явного нарушения правил переходов из Кронштадта до острова Лавенсари. За все это мы расплачивались, увы, потерями людей. Тяжело рассказывать об, утратах. Мы лишились таких замечательных командиров, как И. Вишневский, Я. Афанасьев, Д. Сазонов, Н. Смоляр, А. Пудяков, В. Нечкин. Их подводные лодки вместе с экипажами не вернулись на базу.

Вспоминая о беспримерном мужестве балтийских подводников, хочется сказать о начальнике медицинской службы Тихоне Алексеевиче Кузьмине. К началу Великой Отечественной войны он уже 5 лет служил на этом соединении. Замечательный человек, воин, врач, он всегда был полон забот о подводниках, пользовался их большим уважением и любовью. Кузьмин провел огромную работу по медицинскому обеспечению экипажей во время длительных походов, особое внимание он уделил хирургической подготовке фельдшеров на лодках.

Врачи соединения под руководством Кузьмина старались всемерно укреплять здоровье моряков, особенно перед походами. Они очень заботились о питании экипажей в море, и все, что было возможно достать в условиях блокадного Ленинграда, входило в продовольственный паек экипажа.

В Ленинграде на островах был открыт дом отдыха для подводников, возвращавшихся из боевых походов. Командиры, нуждавшиеся в более длительном отдыхе, направлялись в. военно-морской госпиталь санаторного типа.

Т. А. Кузьмин очень вдумчиво занимался санитарно-гигиенической, профилактикой на подводных лодках, изучал физиологию подводного плавания. К решению этих проблем были привлечены видные советские физиологи К. М. Быков, В. Н. Черниговский, возглавлявшие исследовательскую работу.

Балтийские подводники вписали золотую страницу в героическую эпопею советского народа. И пусть в благодарной памяти поколений останутся примеры мужества, доблести, высокого мастерства и верности воинскому долгу достойных сынов нашего Отечества!

На морских фарватерах

1942-й подходил к концу. Мы решили осмотреться, проанализировать пройденный путь, взвесить, как нам удалось

удержать за собой превосходство в Финском заливе, организовать вывод подводных лодок для боевых действий на коммуникациях врага, надежно защитить город Ленина с моря.

Как тут не вспомнить о наших передовых форпостах - гарнизонах на островах Лавенсари и Сескар! Эти два сравнительно больших острова составляли основу обороны всего района в средней части залива, а в 1942 году они оставались самой западной территорией Советского Союза на Балтике, не захваченной противником.

Кто из нас перед войной мог предполагать, что в ходе войны два этих острова будут играть такую большую роль в обороне морских подступов к Ленинграду! Ни в Военном совете, ни в штабе флота никто и не думал об их вооружении. В ходе подготовки к кампании 1942 года стало ясно, что эти небольшие изолированные участки земли на западном рубеже обороны могут стать хорошим трамплином для нападения на морские коммуникации врага.

Поэтому, несмотря на неимоверные трудности, мы все делали, чтобы превратить Островной район в неприступную крепость. Еще в 1941 году создали здесь прочную противодесантную оборону с десятками дотов, дзотов, траншей и огневых точек, оборудовали причалы с пирсами в бухте, которая по всем правилам закрывалась бонами. Нужны были также и дороги, ведущие в глубь острова, и здания для различных служб и складов.

Командиром Островного сектора, на которого возлагались сложные и разнообразные задачи, следовало подобрать офицера - военного моряка с широкой тактической и оперативной подготовкой, организаторскими способностями, хорошо знающего надводные и подводные корабли, возможности их взаимодействия с авиацией и особенности противодесантной обороны.

Наш выбор пал на энергичного хладнокровного Сергея Дмитриевича Солоухина, начинавшего войну в должности командира дивизиона новых эскадренных миноносцев. Он отлично показал себя в боях летом 1941 года в Рижском заливе. В течение двух лет пребывания на Лавенсари Солоухин был верным другом летчиков, напутствовал и провожал в далекие походы подводников. Он первый радовался встречам с победителями, и он же первый разделял с нами горестные вести об утратах. С. Д. Солоухину приходилось думать не только о боевых делах, но и о быте на островах, о духовном мире воинов, об их отдыхе, обо всем, что способствовало укреплению дружбы и боевой сплоченности воинов. На такого коменданта островов можно

было вполне положиться.

Наши общие усилия не пропали даром. Отсюда, с островов, на долгие недели уходили балтийские подводные лодки, торпедные катера отправлялись на минные постановки, улетали и самолеты-миноносцы, а также и истребители, прикрывавшие все наши силы в этом районе. Эти острова мы называли маневренной базой охотников, катерных тральщиков и гвардейских авиаэскадрилий. Отсюда уходили корабли и на боевое траление. При яростном сопротивлении врага они очищали морские фарватеры от мин.

Созданные противником в Финском заливе противолодочные позиции, охрана их кораблями и катерами во взаимодействии с авиацией весьма серьезно затрудняли нашим подводным лодкам форсирование залива, но эта задача была успешно решена. Никакой блокады с моря в тот год враг так и не смог создать, наши подводные лодки, самолеты-разведчики, торпедоносцы, штурмовики и истребители смело действовали в пределах своего тактического радиуса. Морское направление в обороне города Ленина прочно оставалось закрытым для кораблей противника.

Основное соединение флота, действовавшее в этом направлении, - ОВР (охрана водного района) Главной базы флота - под командованием капитана 1 ранга Ю. В. Ладинского, военкома бригадного комиссара Р. В. Радуна и начальника политотдела полкового комиссара

П. И. Ильина во взаимодействии с авиацией, торпедными катерами, кораблями шхерного отряда и при поддержке береговой артиллерии успешно выполнило свою задачу. У нас были самые минимальные потери по конвоированию вспомогательных судов, и мы совершенно не имели потерь по эскортированию подводных лодок. Наша система дозоров, охранявших протраленные фарватеры, оказалась вполне эффективной, хотя условия противодействия у противника были очень благоприятными. Он имел возможность наносить фланговые удары сразу после выхода наших кораблей из огражденной части Морского канала и до Лавенсари. У врага были отличные условия визуальных наблюдений за движением и нахождением советских кораблей, точного определения курсов и путей движения конвоев и эскортов, облегчавших ему постановку мин на наших фарватерах. Светлые ночи (май, июнь, июль) и близость вражеских аэродромов также ставили немцев в более выгодное положение.

Таким образом, защита наших морских сообщений, даже незначительных по протяженности, потребовала участия огромного количества кораблей и катеров различных классов,

авиации, береговой артиллерии, большого оперативного напряжения, моральной и физической стойкости экипажей и боевых расчетов, их высокой тактической подготовки.

В 1942 году командиры дивизионов, звеньев и отдельных катеров уже имели боевой опыт, лучше знали тактику врага. Активные действия этих боевых единиц способствовали тому, что противнику так и не удалось создать на нашей основной коммуникации с островами мощного минного массива, подобного юминдскому минному полю. Их попытка нарушить связи с островами свелась лишь к постановке на наших фарватерах небольших минных банок, которые довольно быстро, обнаруживались и уничтожались нашими тральщиками.

А нам было очень важно сохранить коммуникации, обеспечить интенсивность движения по ним кораблей и транспортов. В течение 1942 года на участке Кронштадт - Лавенсари в обоих направлениях были проведены 50 конвоев общим составом 259 кораблей и судов, потребовавших 78 выходов катеров МО и 197 катеров-тральщиков и дымзавесчиков.

В тяжелую летне-осеннюю кампанию чаще командовали конвоями, доставлявшими людей и необходимые грузы на острова и ораниенбаумский плацдарм, Н. П. Визиров, Г. С. Дусь, П. Е. Никитченко, А. В. Цыбин, А. М. Савлевич, М. А. Опарин, И. А. Бочанов, Н. Н. Амелько.

Несмотря на все попытки нарушить наши коммуникации с островами, они действовали бесперебойно. При этом мы потеряли только два тральщика и вспомогательный сторожевик "ЛК-2". Всего же на направлениях Ленинград Кронштадт - Ораниенбаум - острова и Лисий Нос - Кронштадт - Ораниенбаум было перевезено 112 142 тонны различных грузов и 94 926 человек (включая незначительный объем грузов и до 8500 человек раненых, больных и эвакуированного населения в обратном направлении).

Успех проводки конвоев, учитывая их тихоходность, малую маневренность, разнотипность судового состава и оружия, зависел прежде всего от воинского мастерства экипажей кораблей и катеров охранения, искусства командиров конвоев в управлении силами, мужества, стойкости краснофлотцев, старшин конвоируемых кораблей и судов.

Сильно осложнилась проводка конвоев и эскортов подводных лодок в период белых ночей. Каждый раз приходилось организовывать их по-новому. Противник также использовал против наших кораблей и авиацию и артиллерию.

Переходы подводных лодок из Кронштадта на Лавенсари, вывод в точку погружения, встреча и сопровождение с моря осуществлялись кораблями и катерами ОВРа КБФ. Формирование

и отправление эскортов с Лавенсари в Кронштадт возлагалось на штаб Островного укрепленного сектора (ОУС КБФ).

Для обеспечения переходов 41 эскорта подводных лодок в 1942 году потребовались 137 выходов БТЩ и 101 выход морских охотников. Противник совершил 36 воздушных налетов на наши конвои и эскорты, из них - 22 на корабли в бухте Лавенсари. Но ни эти, налеты, ни постановки мин заграждения (при проводке конвоев было затралено и уничтожено 12 мин), ни обстрелы артиллерией с северного берега не принесли гитлеровцам ожидаемого успеха.

Эскортирование подводных лодок выполнялось в условиях тяжелой минной обстановки. Тралы часто подсекали вражеские мины, приходилось уклоняться от атак торпедных катеров, отражать налеты авиации, прикрываться дымовыми завесами. Ночью же использовали буксируемый трал, который снижал скорость движения эскорта.

Гитлеровцы, конечно, знали, что мы систематически в ночное время проводим подводные лодки. С увеличением темного времени суток, со второй половины сентября, противник начал нападать на наши конвои и эскорты торпедными катерами из засад. Районом таких атак главным образом был Сескарский плес. Помнится, как 20 сентября, когда наш эскорт проходил Деманстейнскую банку, сигнальщики обнаружили следы четырех торпед. Две из них прошли под килем "БТЩ-215". После этого, разумеется, мы проложили для подводных лодок новые фарватеры к югу от Деманстейна. Следующей ночью вражеские торпедные катера вновь пытались атаковать наш эскорт подводных лодок, но были отражены огнем кораблей и катеров охранения.

Командирами эскортов обычно назначались командиры дивизионов тральщиков.

Немного позднее в непосредственной близости от одного из этих фарватеров вражеские самолеты сбросили несколько мин, но наши корабли, шедшие за тралами, опять не пострадали.

Жизнь показала, что никакое траление не гарантировало (учитывая близость расположения баз противника) абсолютной уверенности в чистоте фарватера. Целиком оправдал себя метод проводки подводных лодок за тралами. Правильной оказалась и наша система дозоров на фарватерах.

Командованием и штабом истребительного отряда еще зимой была разработана вся документация и инструкции по несению дозора, вместе с гидрографической службой создали специальные навигационные карты. Ранней весной, когда еще не совсем исчез лед, дозорные катера вышли в море. Несмотря на жесткий лимит

горючего, действовало 12 дозорных линий. Позже (с середины июня), когда противник активизировал свои боевые действия на море и особенно в воздухе, для большей устойчивости мы начали выставлять некоторые дозоры попарно, а в бухте Батарейная имели сильную поддержку.

Экипажи катеров проявляли стойкость и мужество при отражении вражеских атак. Каждый день был испытанием силы воли и мастерства военных моряков.

Со второй половины июня значительно возросла активность вражеской авиации. 24 июня четыре наши дозорные линии подверглись интенсивным атакам. Фашистские самолеты неоднократно пикировали на катера.

В течение мая и июня вражеская авиация почти непрерывно атаковала наши дозорные линии. Обстановка требовала постоянного пребывания катеров на ходу в дозорах. Это было, конечно, очень тяжело, но зато создавало в восточной части Финского залива устойчивый режим и в какой-то степени обеспечивало траление. Мы все время поддерживали охранение нашей коммуникации Кронштадт - Лавенсари. Лишь иногда в ясную погоду можно было уводить катера в бухты и гавани, ограничиваясь визуальным наблюдением с островов и берега за фарватерами и воздушным пространством.

Да, эта "малая" война велась с большим напряжением, и мы были обязаны сделать все возможное для сокращения наших потерь. Прежде всего была усилена защита катеров - на мостиках охотников и у их универсальных пушек стояли броневые щитки, а люди надели металлические каски. В комплект боевого обмундирования включили и капковые бушлаты. Наконец, улучшали и увеличивали артиллерийское вооружение. Одновременно стали более осмотрительно располагать малые корабли в заливе, чтобы не подвергать их непредвиденным атакам.

О напряжении, которое испытывали морские охотники в дозорах и конвоях, дают наглядное представление также данные хотя бы за два месяца. Одновременно в дозорах и поддержке находилось 25 катеров плюс к этому обеспечение переходов подводных лодок и конвоев. Катерники за два месяца отбили 36 атак 504 самолетов, сбив одиннадцать и выведя из строя четыре машины.

В июле начались еще более интенсивные налеты гитлеровской авиации. Пожалуй, редкие дни и ночи проходили без жестоких схваток с врагом. Вот далеко не полная хроника тех дней. Со 2 по 5 июля катера "МО-210" и "МО-211" (командиры В. Панцирный и М. Анпилов) по три раза отбивали ночные атаки

самолетов Ю-88. 6 июля эти экипажи вновь подверглись тяжелым испытаниям. На катер "двести десятый" были сброшены десятки бомб. Четыре человека были убиты, четырнадцать, в том числе командир, ранены. Лейтенант Колесниченко заменил командира. Секретарь парторганизации Уланов и комсомолец Бондаренко, в тяжелом состоянии, истекающие кровью, подползли к горящим кранцам со снарядами и сбросили их за борт. На катер Анпилова было сброшено около 100 бомб! Через пять дней весь героический экипаж катера с его храбрым командиром погиб, подорвавшись на мине.

8 июля. Катера старших лейтенантов Г. Черевиченко, А. Туморина и А. Киселева ("МО-203", "МО-209" и "МО-212") загнали вражескую подводную лодку на минное поле, где она и закончила свой бесславный поход. Морской охотник старшего лейтенанта Лукашева сбил Ю-88. Орудийным расчетом командовал старшина 2-й статьи Фокин.

11 августа. "МО-107" старшего лейтенанта Н. Д. Докукина (на борту командир звена К. И. Бондарь), встречая возвращающуюся из похода "С-7", обнаружил перископ вражеской подводной лодки. Подводного пирата загнали на большую глубину. Через несколько минут катерники обнаружили перископ еще одной вражеской лодки. Вновь последовала атака глубинными бомбами. Раздался взрыв большой силы.

С 12 по 16 августа в ночное время группа морских охотников во взаимодействии с торпедными катерами под командованием С. И. Кведло производила поиск противника на Сескарском плесе в непосредственной близости от финского побережья. Одновременно и катера-охотники, и торпедные катера, оборудованные для постановки мин, ставили на узлах шхерных фарватеров и подходах к проливу Бьёркезунд мины. Минными постановками руководил старший лейтенант Н. Д. Ливый.

Вспоминая крайне напряженную для наших легких сил кампанию сорок второго года, нельзя не сказать доброго слова об экипажах катеров-дымзавесчиков. Ни один эскорт и конвой, ни один выход на траление из Кронштадта, а также и возвращение в базу не обходились без прикрытия наших кораблей и судов дымовыми завесами от артиллерийских обстрелов с северного и южного берегов, занятых врагом. Эти завесы ставились храбрыми экипажами катеров-дымзавесчиков.

Ни разу противник не мог добиться победы в боях, где он встречался с балтийцами, хотя, как правило, имел многократный численный перевес. Экипажи морских охотников применяли смелую наступательную тактику, идя в решительную атаку, не считаясь ни с каким численным превосходством, и всегда

добивались эффективных результатов. Правда, гитлеровцам иногда удавалось достигать известного тактического успеха, особенно с увеличением темного времени суток, когда против наших легких сил были пущены в ход минные ловушки, выставляемые с углублением чуть больше метра.

Досаждала также и авиация противника. 793 раза в течение июля - сентября охотники открывали огонь по вражеским самолетам, число вылетов которых достигло тысячи шестисот пятидесяти двух.

Задачи истребительного отряда особенно усложнились во второй половине года во время активных боевых действий подводных лодок второго эшелона. Кроме одновременного несения дозора на 15 линиях, выделения катеров для поддержки сил в Батарейной бухте они сопровождали конвои. Только в июле было проведено семь конвоев с ценными грузами для островных гарнизонов, а всего для выполнения задач во втором квартале катера 235 раз выходили в море.

Неослабно наблюдая за водной поверхностью и изучая минную обстановку, отряд стал избегать потерь кораблей на минных ловушках. Заметно выросла тактическая грамотность командиров, они научились виртуозно уклоняться от атак фашистских самолетов. Безотказно работала материальная часть.

Наши сторожевые катера совместно с торпедными проводили и активные поиски врага в море. 12 октября произошло, мне кажется, одно из примечательных событий в этой "малой" войне на море. Была темная и сырая ночь. В боевом дозоре между Шепелевским маяком и островом Сескар находились катера М. Тупицына и Н. Докукина. В полночь командиру звена К. Бондарю доложили об обнаруженных в море шумах, а вскоре вдали показались шесть торпедных катеров с лидирующим сторожевиком. За ними следовала вторая группа - еще четыре немецких вымпела.

Командир звена приказал немедленно открыть огонь. Враг ответил тем же. Первая группа неприятельских катеров не выдержала нашего огня, отвернула и попала под огонь... своих же катеров. Заметив перестрелку, в море, на помощь Бондарю, поспешили два наших МО - 103-й и 125-й, которые тоже открыли огонь. Фашисты отошли в шхеры, так и не выполнив своей задачи, по всей вероятности, потеряв два катера.

А в эту ночь как раз с Лавенсари в Кронштадт шли две подводные лодки в сопровождении пяти базовых тральщиков и охотников. Бдительность и отвага экипажей Докукина и Тупицына, правильное решение командира звена Бондаря позволили своевременно обнаружить, атаковать катера

противника и заставить их отступать в шхеры.

В те же примерно часы для встречи возвращающейся с моря подводной лодки "С-13" вышли тральщики в сопровождении катеров МО под командованием капитана 3 ранга Н. Г. Моргацкого. Придя в район встречи, катера обнаружили надводные корабли противника, которые тотчас открыли огонь. Прикрываясь дымовой завесой, наши корабли отошли на Лавенсари. Встреча состоялась лишь на следующую ночь.

В последнем квартале 1942 года противник заметно ослабил свою активность, реже нападал на дозоры, но зато более ожесточенно действовала его артиллерия. Почти все катера, проходившие по основному фарватеру из Кронштадта и обратно, обстреливались вражеской артиллерией с северного берега залива.

На Лавенсари базировались и корабли шхерного отряда под командованием капитана 1 ранга П. Г. Максимова, военкома полкового комиссара И. Ф. Шевченко. Отряд поддерживал корабли, проводившие траление и дозор в средней части залива.

Самоотверженные боевые действия экипажей различных кораблей и катеров во взаимодействии с летчиками и артиллеристами позволили нам надежно удерживать свои рубежи, не уступая ни одного метра обороняемой акватории, и наносить врагу ощутимые потери. Тем самым создавались необходимые условия для окончательного захвата стратегической инициативы в последующей кампании.

Осенние бои на Ладоге

Боевая деятельность Ладожской военной флотилии в 1942 году направлялась на обеспечение бесперебойной работы озерных коммуникаций, по которым перевозились грузы для Ленинграда. В результате напряженной работы моряков флотилии, Северо-Западного пароходства и воинов фронта в Ленинграде были созданы запасы, которые окончательно устранили возможность повторения голодной зимы 1941/42 года.

Конечно, осуществление переходов конвоев по "большой" и движение катеров, буксиров и тендеров по "малой" трассам было возможно при том условии, если противник внезапно не появится в этих районах. То есть мы должны были надежно охранять коммуникацию, от непрерывной работы которой зависела судьба города, фронта и флота. Поэтому флотилия усиливала разведывательные действия авиации и катеров на коммуникациях противника.

В августе наши катерники высадили десантную группу на один из островов в северной части озера. Там были уничтожены все военные постройки и захвачены ценные документы,

раскрывающие боевой состав, организацию руководства и некоторые технические данные перебазированных катеров. Не раз в течение августа морские охотники в ночное время проводили разведывательные поиски, некоторые из них перерастали в ожесточенные, неравные бои. Вспоминаю одну такую тяжелую схватку, в которой блестяще проявились отвага и возросшее мастерство ладожцев.

В конце месяца командующий флотилией контр-адмирал В. С. Чероков приказал командиру дивизиона морских охотников капитан-лейтенанту П. А. Куриату разведать обстановку в районе острова Веркоссаре.

Утром 1 сентября отряд МО - морских охотников - (201, 213 и 215) вышел из бухты Морье и, скрытно осуществив переход, перед рассветом 2 сентября подошел к этому острову. Командир дивизиона решил действовать методом "засады". Катера заглушили моторы и замаскировались под фон берега. Для наблюдения за обстановкой на финскую вышку, находящуюся на острове, взобрался наш краснофлотец.

На следующий день он доложил: под прикрытием истребителя к острову приближается быстроходный катер противника (как было установлено позже, это был итальянский торпедный катер типа МАС). Объявлена боевая тревога. Подпустив вражеский катер на 15 кабельтовых, катера "МО-215" лейтенанта Н. П. Епихина и "МО-201" лейтенанта П. С. Колесника на максимальном ходу пошли в атаку.

Противник резко изменил курс, пытаясь скрыться в прибрежных шхерах. Однако искусным маневром "двести первый" отрезал путь его отхода, и неприятельский катер был вынужден принять бой. С дистанции примерно пять кабельтовых наши катера открыли огонь из 45-миллиметровых носовых орудий и всех пулеметов. Враг сопротивлялся. В это время заработала гитлеровская 120-миллиметровая береговая батарея, расположенная в районе Кексгольма (ныне Приозерск). Она открыла по нашим катерам беглый огонь шрапнелью. А через несколько минут над районом боя появилось девять немецких и финских истребителей.

Пулеметная очередь фашистского истребителя Ме-109 вывела из строя почти половину орудийного расчета старшины Н. А. Антонова. Не оставив боевого поста, Антонов с краснофлотцем В. А. Азарьевым продолжали стрелять из орудия по врагу. Раненный в обе ноги краснофлотец Г. А. Степанов, передвигаясь ползком, подавал снаряды. Наконец вражеский торпедный катер получил прямое попадание. Возник пожар, а через несколько минут раздался сильный взрыв. Катер пошел ко дну.

Разъяренный потоплением торпедного катера, противник стремился взять реванш. Он увеличил число атакующих самолетов до двенадцати. Но, умело маневрируя и прикрываясь дымовыми завесами, наши катера вышли из-под атаки неприятеля и благополучно возвратились в свою базу.

В другой раз дозорный катер вместе с кораблями конвоя вступили в бой с противником и отогнали его в северную часть озера. Тогда исключительно активно и грамотно действовал командир канонерской лодки "Нора", охранявшей ценный груз, капитан 3 ранга П. И. Турыгин. Он объединил усилия дозорного катера и посыльного судна и, несмотря на численно превосходившего противника, заставил его отступить.

В ночь на 9 октября в районе острова Коневец звено МО старшего лейтенанта А. С. Маклышевского (командиры катеров лейтенанты В. Ю. Пустынников и И. Т. Богданов) встретило 24 единицы: большие и малые десантные баржи, корабли и катера противника. Многократное превосходство врага не поколебало решимости балтийцев. Они вступили в бой. Противнику удалось окружить наше звено. Погиб катер Пустынникова. Катер лейтенанта Богданова вел неравный бой, пока не израсходовал боезапас, а затем прорвал кольцо и вернулся в базу. В этом бою враг потерял баржу, несколько катеров получили повреждения.

Весь октябрь был насыщен боями и походами. В ночь на тринадцатое бронекатера флотилии вышли в район Сауна-Ниеми и огнем орудий разрушили часть причального фронта и береговые сооружения врага.

Наши активные действия на озере в какой-то степени срывали планы противника, заставляя его держаться своих мест базирования и укреплять их повсеместно.

Это, разумеется, нужно было учитывать. Участившееся появление вражеских катеров в районе маяка Сухо заставило командование флотилии проверить еще и еще раз все слабые места в организации наблюдения и взаимодействия своих сил и, главное, выявить, насколько крепка оборона на острове Сухо. В то же время появление немалочисленной группы вражеских катеров на нашей "большой" трассе давало повод предположить, что они намерены использовать мины на наших коммуникациях. Пришлось какое-то время использовать тральщики по прямому назначению.

Так наступила осень тяжелого сорок второго. Ночи стали темными, длинными, испортилась погода, часто штормило. Но корабли, транспорты, буксиры с озерными баржами продолжали выполнять свою нелегкую задачу. Несмотря на непогоду, враг активизировал боевые действия своей авиации.

Хочу хоти бы кратко вспомнить о бое за остров Сухо. Этот небольшой каменистый остров, расположенный в южной части Ладоги, занимал очень важное положение на пути следования наших кораблей с грузами по "большой" трассе, связывавшей блокированный Ленинград с Большой землей. Еще в далекую старину, в 1891 году, на острове был построен маяк, который служил хорошим ориентиром для командиров и штурманов и сейчас работал лишь в часы движения кораблей и судов флотилии. Были еще несколько небольших строений, орудийные дворики, землянки для боевого расчета. Вот, пожалуй, и все, что было в гарнизоне под командой старшего лейтенанта И. К. Гусева. Остров прикрывал вход в реку Волхов. На нем своевременно была установлена трехорудийная 100-миллиметровая батарея. К сожалению, штаб флотилии и его инженерная служба не провели на Сухо тщательной рекогносцировки на предмет создания по его периметру противодесантных укреплений, бетонных или деревоземляных огневых точек. Численность гарнизона, несколько десятков человек, тоже была недостаточной.

У врага были свои расчеты. Его замысел заключался в том, чтобы внезапно высадить на остров десант, уничтожить батарею, ее гарнизон и маяк. Это, конечно, позволило бы ему получить возможность на некоторое время закрепиться на острове и контролировать этот важный район, а впоследствии угрожать и нашему тылу. В случае успеха гитлеровцев каждый наш корабль, шедший в Новую Ладогу или в Осиновец, подвергался бы воздействию противника. Фашисты перебросили на Ладогу по железной дороге в разобранном виде десантные баржи с мощным артиллерийским вооружением, предназначавшиеся для вторжения в Англию. Итальянцы предоставили свои торпедные катера, укомплектованные личным составом; действовали и финские катера. Операция под названием "Бразиль" тщательно готовилась при участии немецких и итальянских офицеров. Для высадки десанта на Сухо был выделен почти весь боевой состав катеров и десантных барж, а для захвата острова и уничтожения батареи предназначался специально подготовленный и хорошо оснащенный оружием ударный отряд численностью более 100 человек.

Мы с командующим флотилией В. С. Чероковым и командующим ВВС флота М. И. Самохиным находились в Морье, по дороге в Новую Ладогу, когда нам доложили, что противник со своих быстроходных катеров и десантных барж обстреливает батарею острова Сухо. Отдав приказание начальнику штаба авиации флота о подъеме штурмовиков в воздух, мы поспешили в

Новую Ладогу. Командир военно-морской базы Осиновец капитан 1 ранга А. Г. Ванифатьев получил приказ выслать корабли навстречу отряду противника.

На рассвете 22 октября, когда ночную мглу усиливали снежные заряды, сигнальщик с маяка Сухо обнаружил силуэты кораблей, приняв их вначале за корабли одного из наших конвоев. Одновременно вражеский отряд был обнаружен несущими дозорную службу в районе острова Сухо тральщиком старшего лейтенанта П. К. Каргина и морским охотником старшего лейтенанта В. И. Ковалевского. Не успел сигнальщик сделать необходимые записи, как на остров обрушился град артиллерийских снарядов. Фугасные снаряды рвались на гранитном подножии маяка. Осколки и пули носились в воздухе. Огонь вели фашистские десантные катера и артиллерийские десантные баржи, имевшие на своих бортах до двадцати 80-миллиметровых орудий и много автоматов, при поддержке группы самолетов. Вражеским огнем была сбита антенна радиостанции, и наши комендоры с островной батареи лишились возможности оповестить командование о нападении врага.

Но батарея Гусева немедленно открыла огонь по катерам противника. Орудия, заранее подготовленные к самостоятельному ведению огня, прямой наводкой поражали цели противника. Меткими залпами командиров орудий Баскакова, Пугачева, Мишукова уже потоплены и зажжены три вражеские десантные баржи и один катер. Такого сопротивления враг, видимо, не ожидал.

Под прикрытием сильного артиллерийского огня вражеские десантные катера и баржи развернутым строем уже подходили к острову. Комендоры по приказу командира батареи заняли места для круговой обороны. Завязался жестокий бой. Наши моряки хорошо представляли важность этого островка, бились до последнего патрона, до последней капли крови. Огнем орудий, пулеметов в рукопашном бою небольшой гарнизон сдерживал натиск многократно превосходящих сил противника, стремясь нанести ему наибольший урон и выиграть время в надежде, что помощь вот-вот придет.

С первым залпом противника по острову находившиеся в дозоре тральщик Каргина и морской охотник Ковалевского открытым текстом донесли командующему флотилией о десанте, а сами смело вступили в бой с противником.

Отвлекая на себя огонь десантных барж, тральщик и морской охотник, взаимодействуя друг с другом, сдерживали натиск на гарнизон острова. Вокруг тральщика вода буквально кипела от пуль и снарядов, а в это время на помощь героическому

гарнизону Сухо и дозорным кораблям, ведущим непрерывный бой, спешили корабли флотилии, поднялась авиация флота.

Положение на острове, величина которого равна 60 на 90 метров, было крайне тяжелым. Имея превосходство в артиллерии своих катеров и десантных барж, гитлеровцы продвигались в глубь острова. Перед небольшой горсткой смельчаков, насчитывающих всего 98 человек, противник имел явное преимущество. Через час кровопролитного боя врагу удалось захватить на острове два орудия. Решительной контратакой старшины коммуниста Мартынова и сержанта Баскакова противник был выбит с огневых позиций в западную часть острова. Старший лейтенант Гусев несколько раз был ранен, но продолжал руководить боем из землянки, куда его доставили. На своем участке продолжал руководить старшина Мартынов. Немногим более чем через час над островом появились первые группы штурмовой авиации флота, которая тут же нанесла сильный удар по катерам и баржам врага. Противник вряд ли рассчитывал на воздействие авиации при очень низкой облачности. Появление авиации и непреклонное сопротивление гарнизона заставили врага начать отход с острова. А еще через час он полностью был сброшен в озеро, батарея Гусева начала громить отходящего противника.

На другой день Советское информбюро сообщило:

"22 октября до 30 десантных судов и катеров противника под прикрытием авиации пытались высадить десант на один из наших островов на Ладожском озере. Силами гарнизона острова, наших кораблей и авиации Краснознаменного Балтийского флота десант противника был разгромлен. В результате боя уничтожено 16 десантных судов противника и одно судно захвачено в плен. В воздушных боях в районе высадки сбито 15 самолетов противника. Наши корабли потерь не имеют".

Стойкость и героизм военных моряков, быстро оказанная помощь гарнизону, совместные удары авиации и кораблей сорвали оперативные планы фашистов. Дорога жизни в Ленинград продолжала действовать.

Вторую половину дня 22 октября мне пришлось находиться на командном пункте флотилии в Новой Ладоге. Тревога за нашу "большую" трассу, за благополучный исход отражения высадки была и в Генеральном штабе А. М. Василевский несколько раз по телефону уточнял обстановку, спрашивал, не нужна ли нам какая-либо помощь. Тогда мы с командующим флотилией В. С. Чероковым докладывали, что балтийские военные моряки, особенно малочисленный гарнизон острова, дали достойный ответ противнику. Авантюра была ликвидирована. А после боя у

Сухо флотилия успешно выполняла свои задачи, поток грузов продолжал поступать в город Ленина.

До конца войны противник так и не смог организовать ни одного десанта на наш берег. В то же время появление врага и высадка на Сухо потребовали от командования флотилии усиления бдительности, ибо угроза единственной коммуникации, питавшей город и фронт, оставалась. Выполнение флотилией своей основной задачи проходило до конца кампании в условиях не меньшей напряженности.

Высокую оценку действиям Ладожской военной флотилии вынуждена была дать и буржуазная печать. Так, на страницах английского журнала "Нейви" читаем:

"Летом (1942 г.) страны оси решили парализовать путь через Ладожское озеро, по которому Ленинград получал снабжение, и сделать блокаду полной. Но в то время как вооруженные силы государств оси не могли выполнить эту задачу и действовали безрезультатно, русский флот неожиданно проявил большую инициативу и тактическое мастерство и отразил несколько атак со стороны немцев и итальянцев, охраняя доступ к Ленинграду по Дороге жизни. На Ладожском озере советский флот продемонстрировал полное превосходство над флотом противника, остался хозяином этого важного пути".

Кампания завершалась, оставались считанные дни, наступали холода. Мы чувствовали, что наши войска готовят мощный удар по кольцу блокады...

После штормовой осени наступила ранняя зима. Лед начал сковывать Ладогу, но корабли продолжали пробиваться через ледовую преграду. Особенно отличались в этих условиях канонерские лодки, или, как их называли, "линкоры Ладоги", которыми командовал Н. Ю. Озаровский.

Шлиссельбургская губа все больше забивалась льдом. К середине декабря плавание стало почти невозможным, командующий флотилией отдал приказ на зимнюю расстановку всех кораблей и транспортных средств.

Но через несколько дней обстановка заставила несколько изменить это безусловно правильное решение. Военный совет фронта потребовал в срочном порядке во что бы то ни стало перевезти несколько тысяч человек и немалое количество техники на ленинградский берег. Это было крайне необходимое пополнение для фронта. Военный совет флота знал, что буквально через пару недель начнется операция совместно с войсками Волховского фронта по прорыву блокады. Специально сформированный отряд кораблей из пяти канонерских лодок, двух транспортов, двух буксиров и барж, возглавляемый

капитаном 1 ранга Озаровским, приступил к выполнению этой сложной и важной задачи.

В ночь на 13 декабря, форсируя лед, корабли направились в Кобону. Почти сутки продолжался этот небольшой по расстоянию переход, на который в нормальных условиях нужно было несколько часов. На причалах ждали бойцы, офицеры с боевой техникой. Началась погрузка, и по готовности корабли уходили в нелегкий путь. Временами приходилось пробивать фарватер, подрывая лед, для чего выделялись специальные команды. Сложной была и погода, держались туманы.

... Уходил 1942 год - год очень тяжелый, но оставалось твердое чувство уверенности в том, что блокада будет прорвана. Личный состав флотилии и Северо-Западного речного пароходства, специальные батальоны воинов фронта, созданные для погрузки и выгрузки, успешно справились с задачами, поставленными Государственным Комитетом Обороны. План оперативных и народнохозяйственных перевозок для нужд города, фронта и флота был выполнен.

За месяцы блокады по Дороге жизни корабли флотилии доставили в Ленинград 3118 тысяч человек (главным образом войска) и 1 105, 6 тысячи тонн грузов, а из города на Большую землю вывезли 1071 тысячу человек (в основном населения), в том числе раненых, больных и детей, и 308, 7 тысячи тонн грузов.

Зимой и весной 1942 года особенно тяжело было с продовольствием. Все неприкосновенные фонды в 1941 году мы передали тылу фронта. Сохранялись только запасы продуктов для автономного пайка подводных лодок и торпедных катеров. Все продовольствие, поступившее с Большой земли, теперь распределялось Военным советом фронта по декадным заявкам с расчетом запаса для Кронштадта на 17 и для Ленинградской военно-морской базы на 10 суток. Нас очень беспокоил вопрос со снабжением островов, особенно в зиму сорок второго года.

С началом летней навигации на Ладоге положение с подвозом продовольствия значительно улучшилось.

Огромное внимание и помощь флотилии оказывали Ленинградский областной и городской комитеты партии, военные советы Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота. Конечно, учитывалось, что эта Дорога жизни - единственная военно-стратегическая транспортная магистраль, проходившая через Ладожское озеро и связывавшая с сентября 1941 по март 1943 года Ленинград со страной.

8 января 1943 года завершилась героическая кампания на Ладожском озере, которой суждено было войти в легендарную историю Ленинграда в качестве одной из самых светлых страниц

боевых и трудовых подвигов, подготовивших и обеспечивших успешный прорыв блокады города -героя.

На стене деревянного здания школы вблизи Осиновецкого маяка установлена мемориальная доска с надписью: "Отсюда в 1941 - 1943 годах по легендарной Дороге жизни под непрерывными бомбежками, обстрелами врага переправляли на Большую землю женщин, детей, раненых защитников Ленинграда. Подвиг героев Ладожской трассы будет жить вечно!"

Балтийские летчики

В общей борьбе Советских Вооруженных Сил в течение 1942 года битва за город Ленина занимала важное место. Наступательные операции под Ленинградом лишили противника возможности маневрировать своими силами, в которых он особенно нуждался в период наступления на Сталинград и на Кавказ. Таким образом, действия войск под Ленинградом способствовали выполнению стратегических; замыслов Ставки Верховного Главнокомандования.

Какова же была роль флота во всех этих операциях? Морское направление обороны города, за которое нес ответственность флот, было надежно прикрыто. Такими же неприступными оказались фланги наших войск, упиравшихся в Финский залив и Ладожское озеро.

Выполнение поставленных перед флотом задач осуществлялось на основе тесного взаимодействия подводных лодок, надводных кораблей, авиации и береговой обороны, причем главная и решающая роль принадлежала подводным силам и нашей авиации. Несмотря на систематическое использование флотской авиации на сухопутном направлении вследствие сложной обстановки на фронте, авиация заняла первое место по нанесению противнику потерь на море, особенно во втором и последнем периодах войны. Без наличия своей авиации вряд ли мы могли бы в условиях блокады обеспечить даже переходы кораблей и судов из Ленинграда в Кронштадт и обратно. Совершенно невозможно было бы совершать переходы кораблей на участке Кронштадт - Лавенсари и оказать помощь нашим подводным лодкам на рубеже Гогланд, Большой Тютерс, Курголово.

Вероятно, пожалуй, только командиры и штурманы подводных лодок в полной мере знали о роли авиации в обеспечении их боевых походов. Перед тем как отправиться в море, они получали карты, подготовленные штабом. А в штабе, тщательно изучив сообщения летчиков-разведчиков, отмечали на них опасности, ожидавшие корабли, фарватеры, по которым ходил враг, квадраты, где они часто и многими линиями ставили

мины. Летчики неожиданно появлялись над кораблями, дрались в воздухе, нападали на дозоры врага в море и в базах. Флотская авиация напряженно работала над Финским заливом, ее боевые действия отвечали насущным требованиям обстановки: "Надо отвлечь вражескую авиацию от северного Гогландского плеса... ", "Надо ударить в районе островов Большой Тютерс, Гогланд по дозорам противника... ", "Придется напрячь все силы, пока из открытой Балтики не поступит радиограмма с подводной лодки о том, что она прорвала вражескую оборону в заливе... ".

Кроме разведчиков и истребителей, штурмовиков и бомбардировщиков у нас были еще и тяжелые торпедоносцы. И все они над морем создавали наиболее благоприятную обстановку для подводников, катеров-охотников и тральщиков. Всем им нужны были самолеты. Не менее важную задачу они выполняли, прикрывая небо над Лавенсари и основной нашей базой - Кронштадтом. Задач и объектов, было много, а сил не хватало.

В 1942 году авиация флота, несмотря на резкое усиление нашей активности на море, все же проводила большую часть своих боевых действий на суше по заданиям ВВС фронта и даже командующих армиями. А все это практически означало, что задачи, поставленные перед ВВС флота в Финском заливе, одному летчику надо было решать за двоих или троих.

При работе над докладом в Ставку по вопросу использования подводных лодок, нам, конечно, было ясно, что фронт не может уменьшить напряжение в боевой деятельности нашей авиации на сухопутном направлении. С этим приходилось считаться. Но, с другой стороны, нужно было доказать и убедить командование фронта, что без авиации, особенно истребительной и штурмовой, подводным лодкам не только нельзя проходить участок Ленинград - Кронштадт и дальше на запад до Лавенсари, но и невозможно обеспечить стоянку как в Кронштадте, так и на Лавенсари. Нам нужно было заручиться таким согласием, и, несмотря на сложную обстановку под Ленинградом, оставшуюся до конца сорок второго года, мы такое согласие получили.

В своем зимнем докладе наркому Военно-Морского Флота я откровенно писал, что если флот получил оперативную паузу, удачно использовав ее для ремонта кораблей, учебы и восстановления сил личного состава, то наша авиация совсем такой возможности не имела. Впрочем, происходившее доукомплектование людьми, новой, более совершенной техникой и разным снаряжением поднимало настроение летчиков.

К весне авиация флота имела два крупных авиасоединения. Одним командовал полковник Н. К. Логинов. В его состав

входили полки бомбардировщиков ДБ-3, штурмовиков Ил-2, пикировщиков Пе-2, истребители сопровождения Як-1, Як-7. В соединение истребителей полковника И. Г. Романенко (вскоре его сменил полковник И. Т. Петрухин, а большую часть кампании соединением командовал Герой Советского Союза П. В. Кондратьев, военком И. И. Сербин) входили четыре полка, вооруженных самолетами И-15 бис, И-16 и "Харрикейн".

Была и отдельная разведывательная авиационная эскадрилья майора М. И. Горбача. К концу года наша авиация уже насчитывала 258 самолетов. Поскольку заводы страны выпускали все больше и больше новых самолетов Пе-2, истребителей МиГ-3 и Як, летчиков нужно было спешно переучивать.

Когда Военный совет флота слушал доклад командующего авиацией флота генерала М. И. Самохина, мы отметили, как важно не допустить диспропорции между количеством техники и числом обученных специалистов, призванных применить ее в бою. Новое пополнение знало очень мало о войне на море, о способах взаимодействия авиации с кораблями. Мы потребовали организовать обучение летно-штурманского состава минно-торпедной и бомбардировочной авиации для ведения боевых действий на море. Мы также напомнили, что воздушные разведчики в наших условиях вообще были единственными разведчиками тылов и оборонительных мероприятий противника на море. Это требовало особого обучения морских летчиков скоростному дешифрованию, фотографированию, свободной ориентировке по морским картам и калькам, отличному знанию силуэтов своих и вражеских кораблей.

Морские разведчики одновременно с выполнением своего задания на море использовались для усиления воздушной разведки.

Условия же ведения разведки на море были самыми неблагоприятными. Оба берега Финского залива с расположенными на них приморскими аэродромами находились в руках врага. В тактике разведывательных полетов прежде всего надо было овладеть энергичным прорывом к целям способом "проталкивания". Противник создавал специальные заслоны. Вражеские истребители, получив информацию о полете наших разведчиков, поднимались им навстречу почти на рубеже острова Котлин. (Юго-восточную оконечность этого острова занимает Кронштадт. По площади Котлин немного меньше острова Гогланд.) Но мы, как правило, посылали наряду с разведчиками еще и истребители. Они смело шли в атаку, и, когда противник ввязывался в бой с нашими самолетами, разведчики должны были оторваться и скрыться из виду. Вот для такого "проталкивания"

разведчики посылали иногда до 15 истребителей.

Очень скоро кроме фотоснимков, докладов и визуальных наблюдений наши разведывательные карты обогатились сведениями о повседневной дислокации противолодочных дозорных и поисковых сил противника, о его минных заградителях и тральных соединениях. Мы могли уверенно рекомендовать командирам наших подводных лодок более безопасные фарватеры и районы для зарядки аккумуляторов. Среди воздушных разведчиков выделились и свои мастера: экипажи старших лейтенантов Грачева, Савченко, капитана Сергеева, сержанта Курзенкова. Их девизом было - видеть все, а самим оставаться незамеченными. Последний пункт не всегда удавалось выполнить. Тогда приходилось с боем пробиваться на свою территорию. Разведчики, имея дело, как правило, с намного превосходящими силами противника, сражались дерзко, отчаянно, стараясь во что бы то ни стало доставить в штаб добытые сведения.

Замечу, кстати, что воздушные разведчики флота в ходе войны сделали 25 000 самолето-вылетов, из них по базам, портам и объектам в море 18 500 боевых вылетов.

Хватало дел и истребителям: они несли повседневную службу противовоздушной обороны, участвовали совместно с войсками ПВО в отражении массированных налетов фашистской авиации, проявляли отвагу и мастерство, препятствуя постановке мин на рейдах и фарватерах Кронштадта. Они были подготовлены и к ночным полетам, умело взаимодействуя с зенитной артиллерией.

Ответственность за прикрытие Ленинграда с воздуха несло крупное соединение ПВО фронта. Флотские истребители - а их было до 150, в том числе половина новых конструкций, - стали надежной подмогой для ПВО. Наши летчики имели автономную зону: западный (морской) сектор воздушных подходов к Ленинграду и район Приморской группы войск. В морском секторе находился и Кронштадт. Организация авиационного прикрытия здесь состояла из повседневного патрулирования в воздухе одной - двух машин и дежурства на аэродромах подразделений истребителей, находящихся в состоянии немедленной готовности к вылету.

Этот воздушный патруль был весьма важен. Он отбивал у врага охоту беспокоить Кронштадт и Ленинград. Многие разведчики и бомбардировщики противника перехватывались нашим патрулем, сбивались или отгонялись восвояси. Мы помогали фронту отражать наиболее массированные налеты авиации врага. В таких случаях в небо поднимались все наши истребители. Мы хорошо понимали, что, помогая отражать удары

вражеской авиации, тем самым прикрываем и свои корабли, стоявшие на Неве. В один из мартовских дней Герои Советского Союза М. Васильев, В. Голубев, Г. Цоколаев с ведущим капитаном М. Васильевым вели воздушный бой с "мессершмиттами". Наша четверка разделилась на пары. Одна из них набрала высоту, а другая навязала бой противнику. "Мессершмитты", устремляясь ввысь, попадали под огонь верхней пары И-16. В последующем тактика боевых действий истребителей из четырех самолетов (звено) с каждым днем совершенствовалась и окончательно утвердилась.

Нагрузка была немалая. Немецкие летчики делали один-два вылета в сутки, а нашим истребителям невозможно было обойтись даже тремя-четырьмя. Нередко пятерке или десятке наших истребителей приходилось отбивать атаки 40 - 80 самолетов противника, нанося им чувствительные удары. Впрочем, гитлеровские асы только при таком соотношении и хотели драться. Если их перевес становился не больше трех против нашего одного, они, как правило, выходили из боя или вовсе уклонялись от него. Отважные балтийцы дрались с врагом с беззаветной храбростью и самоотверженностью. Когда в бою у них кончался боезапас, они, если этого требовала обстановка, шли на таран.

Хочу сказать и о 71-м истребительном авиаполке. Эта часть успешно отражала ночные налеты вражеской авиации, ставившей в мае - июне мины на фарватерах Кронштадта. До 28 марта полк возглавлял подполковник А. В. Коронец, а после его гибели под Гогландом командование принял подполковник В. С. Корешков. Военкомом здесь был летчик И. И. Сербин. Командир лично сбил один самолет и четыре - в паре с другими летчиками, а военком в ночных боях сбил три самолета. А ведь командиров и военкомов авиационных полков никто не обязывал нести нагрузку рядового летчика и возглавлять звено в воздушных барражах, но они добровольно брали на себя эту миссию.

Моральное превосходство наших летчиков, конечно, играло решающую роль в победах. Они и учились в боях. Помню, как член Военного совета А. Д. Вербицкий увлеченно рассказывал об одном тактическом разборе, на котором он присутствовал. Летчики очень толково оценивали каждую эволюцию, каждый новый курс, набор высоты, переход в штопор, в петлю.

Все это было крайне необходимо, но я усиленно рекомендовал генералу Самохину с такой же скрупулезностью анализировать в частях и действия противника. Мы советовали также разбирать маневры и тактику не только отдельных летчиков, но и звена, и даже целой операции, например минной

постановки.

Одна авиаэскадрилья этого полка находилась в отрыве от основных сил, на острове Лавенсари. Она отражала налеты противника на его гавани и пирсы. Летчики вылетали на перехват вражеских бомбардировщиков, часто упреждали их удар на наши дозорные корабли. Между тем машины, на которых летали балтийцы, были недостаточно маневренны. Тем больше мастерства и смелости требовалось от летчиков в воздухе. Лишь к концу 1942 года И-15 бис были заменены новыми самолетами.

Не могу снова не вернуться к Ладоге. Недаром дорога через Ладожское озеро получила название Дороги жизни. Еще в декабре 1941 года решением Военного совета фронта ответственность за прикрытие Ладожской ледовой трассы с воздуха была возложена на Ладожский район ПВО, куда входили ВВС флота. Для этого была образована специальная группа морской истребительной авиации. Для нее мы выделили из 90 истребителей - 53. В боевом составе авиагруппы в течение всего 1942 года находилось до 50 процентов истребителей ВВС флота. Этого количества явно не хватало, и решением Военного совета фронта сюда же была привлечена часть истребителей 13-й воздушной армии и 7-го истребительного авиакорпуса, которые образовали вторую группу прикрытия.

С ранней весны немецко-фашистское командование предприняло мощное наступление своей авиации на конвои и объекты погрузки-выгрузки грузов на Ладоге.

Штабами авиации флота и Ладожской военной флотилии водный участок озерной трассы, где проходили конвои кораблей, был разбит на зоны с присвоением каждой зоне своего номера; летчики хорошо об этом знали. Командование истребительной авиационной группы через своего офицера связи, находившегося в штабе флотилии, за 4 - 6 часов до окончания формирования конвоя знало о его составе, времени выхода из порта Новая Ладога и скорости на переходе. Все это давало возможность лучше подготовить силы истребительного прикрытия. Если конвой совершал переход в светлое время, то прикрытие его начиналось с выходом из порта и продолжалось до темноты. Ночью конвой следовал с обеспечением дежурных средств, находящихся на аэродроме в готовности к вылету. С рассветом истребители вылетали в зону движения кораблей и осуществляли его прикрытие до порта выгрузки.

Активное участие в защите коммуникаций на Ладоге принимал 5-й истребительный авиационный полк под командованием Героя Советского Союза П. В. Кондратьева.

Под стать ему был военком М. Ефимов. Замечательный

летчик, комиссар сам много летал, показывая пример другим, и это помогало в воспитательной работе с личным составом. Часто после напряженного летного дня он появлялся в землянках, вел с людьми непринужденные беседы. По характеру спокойный, добрый, отзывчивый человек, военком совершенно не терпел малейшую недисциплинированность. Он был поистине душой полка, мечтал и был уверен, что скоро и у нас появятся новые машины, которые по своим тактико-техническим данным превзойдут технику противника. Но ему не суждено было дождаться этих дней. В январе 1943 года он погиб в авиационной катастрофе, когда летел на завод получать боевые машины. В Ленинграде есть улица летчика Героя Советского Союза Матвея Ефимова.

В 1942 году авиаполк был преобразован в 3-й гвардейский истребительный авиационный полк. Десяти летчикам этой части было присвоено звание Героя Советского Союза.

Искусными воздушными бойцами над Ладогой проявили себя гвардии полковник В. Ф. Голубев, старшие лейтенанты Н. П. Цыганков и Д. М. Татаренко - все трое после войны стали генералами авиации.

Успешно дрались в небе над Ладожским озером летчики 13-го истребительного авиаполка. Не забыть зимний день 21 февраля. На границе фронтового аэродрома выстроен весь личный состав полка. Я с чувством большого удовлетворения вручил доблестным защитникам Ханко, Таллина и Ленинграда гвардейское Знамя.

В приподнято-торжественной обстановке, опустившись на колено, летчики, техники, мотористы, командиры и политработники вслед за командиром полка подполковником Б. И. Михайловым повторяли священную клятву: "Родина, пока наши руки держат штурвал самолета, пока глаза видят землю, стонущую под фашистским сапогом, пока в груди бьется сердце и в жилах течет кровь, будем драться, громить, истреблять нацистских зверей, не зная страха, не ведая жалости, презирая смерть, во имя полной и окончательной победы над фашизмом".

Все лето 1942 года над Ладогой, как и в небе Ленинграда, продолжались напряженные для наших летчиков бои. С 22 июня до 1 октября 1942 года истребительная авиация флота, прикрывая свои базы и переходы кораблей и судов на Финском заливе и Ладожском озере, участвовала в 138 воздушных боях. На счету истребителей - 8783 самолето-вылета, 204 сбитых фашистских самолета. Приведу еще две цифры: всего за войну наши флотские истребители сделали 34 254 самолето-вылета, из них в 1941 - 1942 годах - 23 968 самолето-вылетов, или 77 процентов, это в

три раза больше, чем в период наступления.

Интересно отметить, что балтийская авиация за годы войны произвела 158 050 вылетов, из них для поддержки сухопутных войск - 46 372. Почти 50 процентов этого числа приходится на первые полтора года войны. Больше половины всей нагрузки вынесла истребительная авиация. 29 процентов всех самолетовылетов флотской авиации за годы войны было сделано для оказания помощи сухопутным войскам.

Взаимодействуя с фронтовой авиацией и наземными войсками, балтийские летчики помогали им на самых трудных участках.

Со штурмовиками в двух кампаниях надежно взаимодействовали 21-й истребительный авиаполк, возглавляемый Я. З. Слепенковым, и 73-й бомбардировочный, которым командовали сначала полковник А. И. Крохалев, потом полковник М. А. Курочкин, а впоследствии дважды Герой Советского Союза В. И. Раков.

Войска Ленинградского и Волховского фронтов при активном участии флота в течение 1942 года, держа оборону, втянули в непрерывные бои и перемололи до шести-семи пехотных дивизий врага и тем самым исключили возможность штурма города. Однако опасность его разрушения, гибели населения, исторических ценностей продолжала оставаться. И тогда Военный совет Ленинградского фронта принял решение отказаться от нейтрализации действий батарей противника и перейти к их уничтожению.

С конца февраля участились самостоятельные удары артиллерии фронта и флота, а затем в эту борьбу вовлекли 13-ю воздушную армию и авиасоединения флота. Очень часто по вызову с командного пункта командующего артиллерией фронта поднимались дежурные пикировщики и штурмовики в сопровождении истребителей на поиск и подавление батарей, обстреливавших город.

Иногда удары требовались даже для того, чтобы подводная лодка, эсминец или транспорт с грузом спокойно прошли по Неве в Кронштадт. Бывала также необходимость перевести корабли обратно в Неву, поставить в док или у стенки завода. Тут-то и была кстати помощь флотских бомбардировщиков и штурмовиков.

Подавление вражеских артиллерийских батарей пушечно-пулеметным огнем требовало исключительной точности наведения. Летчикам надо было преодолевать завесу плотного зенитного огня, пикировать возможно точнее. Можно себе представить, сколько при этом мужества и выдержки проявляли

наши люди.

Авиация флота вместе с авиацией фронта бомбила и вражеские аэродромы. Наши ночные бомбардировщики МБР-2 систематически, а порой из ночи в ночь бомбили стоянки самолетов, летные поля и аэродромные, сооружения противника. Во взаимодействии с летчиками 13-й воздушной армии они днем 30 августа 1942 года нанесли удар по аэродрому Городец, где было уничтожено 19 фашистских самолетов.

5 сентября 1942 года полку штурмовиков под прикрытием истребителей было приказано уничтожить самолеты противника на аэродроме в Гатчине.

"Полк вел командир Герой Советского Союза А. А. Карасев, - вспоминает летчик-истребитель Герой Советского Союза П. И. Павлов. - Моя эскадрилья прикрывала его левый фланг и имела задачу частью сил подавить зенитные точки и уничтожить вражеские самолеты на южной части аэродрома.

Западнее Ленинграда в районе Лисьего Носа пересекли береговую черту и, обойдя Кронштадт с севера, свернули на юго-восток, через ораниенбаумский пятачок по направлению к станции Волосово. Такой маневр обеспечивал нам скрытое и неожиданное появление с тыла над аэродромом в Гатчине.

Впереди аэродром. На рулежной дорожке фашистские бомбардировщики и истребители заправлялись бензином и боеприпасами. Около самолетов находились летчики, техники, готовясь к очередному вылету. С нашим появлением батареи открыли ураганный огонь, но истребители смело ринулись в атаку на зенитные точки, поливая их пулеметно-пушечными очередями. Удар был ошеломляющим. Разрывы реактивных снарядов накрыли стоящие самолеты, сброшенные бомбы поднимали фонтаны земли. Вверх потянулись черные столбы дыма. Горел растекающийся бензин из подорванных бензозаправщиков.

Сделав заход, штурмовики прямым курсом пошли к линии фронта между Павловском и Красным Селом. Сзади на стоянках пылали подожженные самолеты. Весь аэродром окутался дымом. Налет был успешным".

Несколько позже внушительный удар наши штурмовики нанесли по аэродрому Котлы, в результате которого уничтожили и повредили 19 самолетов. Били и по таким объектам, как железнодорожные мосты под Нарвой. Один из них был небольшим, поэтому для точного удара по нему пришлось много потренироваться.

Наши бомбардировщики и штурмовики мастерски поражали противника и на море. Ветераны боевых действий в воздушном

пространстве над Финским заливом сохранили в памяти Гогланд. К началу кампании 1942 года фашисты сильно укрепили остров, в трех его бухтах были стоянки для катеров и сторожевиков. А на всех плесах вокруг острова поставлены минные заграждения со скрытыми проходами. Это был первый и очень трудный рубеж для наших подводных лодок, отправляющихся в Балтийское море. И основная задача 57-го штурмового авиационного полка заключалась в том, чтобы вместе с истребителями помогать подводникам, гнать противника в воздухе, подавлять огонь его батарей, уничтожать дозорные и противолодочные корабли и катера. В ту пору авиаполком командовал полковник Ф. А. Морозов.

Большие потери насторожили гитлеровское командование. Оно усилило свои корабли и суда истребительным прикрытием, зенитной артиллерией. Меняла свою тактику и наша штурмовая авиация: ударные группы шли на цель под прикрытием истребителей, воздушным ударам предшествовала тщательная разведка, подавление зенитных средств проводилось специально выделенными группами. Корабли противника в хорошую погоду стали редко появляться в пределах дальности полета наших самолетов. Штурмовики атаковали гитлеровские дозорные катера уже вблизи Большого Тютерса.

Поучителен бой, происшедший в первых числах августа 1942 года. С моря возвращались подводные лодки "Щ-406" и "Щ-303". Они подошли уже к последнему рубежу - острову Большой Тютерс. В это время наши воздушные разведчики увидели, что одну из лодок преследует группа дозорных кораблей противника. По сигналу разведчиков на штурмовку вражеских катеров сразу же отправились самолеты из подразделения Карасева: ведущий Герасимов, а за ним вся пятерка самолетов - Ненашев, Поцелуев, Обницкий, Криц и Яковлев. Трассы зенитных снарядов и пуль потянулись к нашим "илам" и с острова и с катеров. В один катер метко ударили балтийцы, и он пошел ко дну; два других, 306 сильно поврежденных, почти перестали отвечать на огонь самолетов. Разумеется, после такого налета поисковому отряду противолодочной обороны было не до наших подводных лодок.

Десятки вражеских катеров, барж и буксиров уничтожили своим огнем балтийские штурмовики в 1942 году. Это была действенная помощь нашим подводным силам, тральщикам и дозорам. Хотя и медленно, но все более уверенно мы начинали чувствовать себя хозяевами в Финском заливе.

В наших планах было определено место и 1-го минно-торпедного авиаполка. Балтийские торпедоносцы прославили свою часть успешными налетами на Мемель, Штеттин, Хельсинки,

Турку, Котку. И наконец, это они в тяжелую пору войны совершали налеты на Берлин с острова Сарема.

К началу 1942 года этот авиаполк пришел, однако, сильно ослабленным. Но наша промышленность уже наращивала темпы создания новой боевой техники, и вскоре мы начали получать самолеты ДБ-3 и Ил-4, позволявшие вести крейсерские полеты далеко над Балтийским морем, Ботническим и Рижским заливами.

По приказу народного комиссара Военно-Морского Флота полк был преобразован в 1 -и гвардейский минно-торпедный авиационный полк. Из-за тяжелой обстановки в пределах Ленинграда мы были вынуждены вынести его базирование за пределы области. В дни, когда надо было вручить боевым полкам авиации флота гвардейские Знамена, а ряду выдающихся летчиков - Золотую Звезду Героя Советского Союза, мне пришлось вылететь в обжитую флотской авиацией северную глушь.

Здесь было меньше селений, чем озер и речек, прорезавших черные и синие массивы лесов. Белые глыбы снега лежали на кронах сосен и могучих лапах остроглавых елей. Отвоеванные у лесов поляны для посевов и луга были укрыты толстым сине-белым снежным покровом, походившим с высоты на гигантские плиты рафинада. Летать тут надо было умеючи, того и гляди угодишь на болото; сколько-нибудь приметных ориентиров не было и в помине.

Мы осматривали дома, в которых северяне, крупные, статные люди с твердыми и добрыми чертами лица, тепло приняли наших летчиков. Все здесь было прочно, надежно, с любовью создано руками тружеников сурового края на века. Я вслушивался в их песни, от которых теплело на сердце. Думалось, здесь наши летчики быстро восстановят свои силы, подорванные в условиях голодной блокады.

Часто мне приходилось беседовать с командиром авиационной бригады полковником Николаем Константиновичем Логиновым, командиром полка, входившего в ее состав, Е. Н: Преображенским и военкомом Г. З. Оганезовым. Минно-торпедная авиация в этом соединении составляла главную ударную силу для активных боевых действий в открытом море и для постановок мин на выходах из финских шхер. И разумеется, командир бригады особенно много внимания уделял подготовке летчиков.

Конкретные задания боевого использования полка давали лично начальник штаба флота вице-адмирал Ю. Ф. Ралль и начальник оперативного отдела капитан 1 ранга А. Н. Петров.

Нам важно было заградить фарватеры через Бьёркезунд, по

которым противник часто использовал свои легкие силы для действий на фарватере Кронштадт Лавенсари.

Когда ночи стали короче и светлее, гвардейцы Преображенского блестяще выполнили задачу минирования Котки, а затем пролива Бьёркезунд. В конце июня группа самолетов 1-го гвардейского авиаполка под командованием майора Ивана Ивановича Борзова в сопровождении истребителей 21-го истребительного полка майора Я. З. Слепенкова вылетела на минную постановку с аэродромов, расположенных в зоне Ленинграда. Была пора белых ночей, но на этот раз над морем стояла густая облачность, дымка, видимость средняя. До островов Бьёркского архипелага летели спокойно. При подходе к проливу наши самолеты с берега и с острова встретили сильный зенитный огонь. Но Борзов точно вел свою группу, и вся она сбросила мины в цель. Майор Слепенков пикировал на батареи, стрелявшие по самолетам, его примеру последовали и остальные летчики - Павлов, Сушкин, Горбачев, Меркулов, Зосимов и Романов.

Всего самолеты 1-го гвардейского минно-торпедного авиационного полка выставили в водах противника, на его фарватерах 92 мины, из них 48 контактных. Нам стало известно, что на какое-то время враг был вынужден ограничить этот фарватер для выхода своих сил на нашу коммуникацию Кронштадт - Лавенсари. Еще одну очень трудную задачу выполняли гвардейцы. Они наносили удары по транспортам врага в море, на его ближних и дальних коммуникациях, по вражеским военно-морским базам. Сменивший Е. Н. Преображенского в августе 1942 года на посту командира полка Н. В. Челноков, дважды Герой Советского Союза, лично водил своих летчиков топить вражеские корабли и транспорты, уничтожать живую силу и технику фашистов. Минно-торпедная авиация не только облегчала в тот год боевые походы подводников, но и успешно соревновалась с ними, нападая в Балтике на вражеские конвои. Были случаи, когда гитлеровское морское командование гадало, кто потопил суда: подводные лодки или самолеты? Может быть, транспорт или корабль наткнулся на мину? Тогда снова вопрос: кто ее поставил - подводники или летчики? О если бы наши авиационные полки могли действовать с ближних и оборудованных аэродромов! Но это оказалось возможным лишь после капитуляции Финляндии и разгрома группы армий "Север" под Ленинградом и в Прибалтике. С тех пор удары летчиков стали намного эффективнее, несмотря на уменьшение количества вылетов.

Кроме воздействия на морские сообщения, постановки мин на фарватерах наша тяжелая минно-торпедная авиация наносила

систематические удары и по портам и военно-морским базам Хельсинки, Таллин, Котка, Нарва.

Многими ратными подвигами прославила себя авиация Краснознаменного Балтийского флота в Великой Отечественной войне. В борьбе на море авиация являлась основной ударной силой. Этот вывод подтверждает и 1942 год. Без наличия своей авиации вряд ли мы могли бы в условиях блокады обеспечить успешные действия подводных лодок, воздушное прикрытие надводных кораблей, бесперебойную работу Дороги жизни на Ладоге. Я уже не говорю о самостоятельных боевых действиях наших самолетов на морских коммуникациях, их ударах по военно-морским базам, постановках мин на фарватерах противника. Все это требовало от летчиков специальной подготовки. Одновременно они должны были хорошо разбираться в обстановке на суше, ибо иногда добрая половина боевых вылетов проводилась на сухопутных фронтах.

Летчики Балтики с честью выполняли свой долг перед Родиной.

Боевой вклад

Лето и осень 1942 года для гитлеровской Германии и ее союзников были последней наступательной кампанией. С операциями этого года немецко-фашистское командование связывало все свои надежды на осуществление коренных целей в войне: нанести решительное поражение нашим Вооруженным Силам, подорвать экономический потенциал Советского Союза и поставить его в такое положение, при котором он не смог бы продолжать борьбу. В частности, командование вермахта летом 1942 года наряду с решением других задач намеревалось предпринять новый штурм Ленинграда и овладеть им.

В результате героической борьбы советских войск летом и осенью 1942 года все планы врага были сорваны.

14 октября 1942 года Гитлер издал приказ о переходе к стратегической обороне.

Однако, несмотря на сложность обстановки под Ленинградом, Военный совет Ленинградского фронта осенью сорок второго года начал практическую подготовку к наступательной операции по прорыву блокады города. Военный совет считал, что имеется возможность изменить общее оперативное положение войск и провести наступательную операцию совместно с Волховским фронтом и флотом с целью прорыва блокады города и восстановления нормального сообщения со страной.

Эти планы были представлены в Ставку, которая утвердила предложения фронтов, наметила сроки проведения операции и

ударные группировки войск. Для обеспечения успешного наступления Ставка усилила оба фронта новыми соединениями и частями войск, боевой техникой и боеприпасами. Это пополнение было успешно доставлено на кораблях и судах Ладожской военной флотилии перед началом операции. И мы знаем, что 19 ноября 1942 года эта задача начала выполняться советскими войсками под Сталинградом, а в январе 1943 года войска Ленинградского и Волховского фронтов при поддержке сил Краснознаменного Балтийского флота прорвали блокаду Ленинграда.

Боевые действия Краснознаменного Балтийского флота в 1942 году имели большое значение для успешного решения задач оперативно-стратегического характера на северо-западном направлении советско-германского фронта. Они были пронизаны наступательным духом, стремлением перенести основную тяжесть борьбы в районы территории, занимаемой врагом. Совместно с войсками Ленинградского и Волховского фронтов авиация, корабельная, береговая и железнодорожная артиллерия постоянно наносили удары по противнику, уничтожали его вооружение и боевую технику. И чем сложнее обстояло дело на суше, тем решительнее и активнее действовали силы флота, выполняя ставшую для нас главной стратегическую задачу - прикрытие и поддержку приморских флангов сухопутных войск.

Частные наступательные бои и операции войск Ленинградского фронта и сил Балтийского флота закрепляли успехи зимней кампании, улучшали оперативное положение наших частей, удерживали за ними инициативу и срывали планы по новому штурму города;

Дерзкие походы наших подводных лодок в Финском заливе и Балтийском море, в водах, где господствовали силы противника, вблизи его берегов, были весьма симптоматичны. Они развеяли ложный миф о небоеспособности Балтийского флота, о том, что его основные силы уничтожены авиацией, артиллерией и минами врага. Наши боевые действия имели к тому же и символический смысл, будучи ярким доказательством уязвимости противника. Надежно защищенные морские и озерные коммуникации позволяли нам эффективнее использовать их для снабжения боевой техникой и боеприпасами группы войск на ораниенбаумском плацдарме и гарнизона в Островном районе. Оперативные перевозки войск и техники для Ленинградского фронта были выполнены без потерь, в установленные сроки.

Братское содружество всех советских воинов - армии и флота, речников-ленинградцев обеспечило выполнение огромной важности политической и стратегической задачи по снабжению

блокированного города, фронта и флота всем необходимым для продолжения борьбы и перехода от обороны к наступлению.

Хочу отметить еще одну существенную особенность боевых действий в 1942 году. Подготовка к ним велась в ограниченном районе блокированного города под постоянным воздействием авиации и артиллерии противника (за 1942 год 62 случая повреждений от воздействия сил врага). В военной истории трудно найти аналогичный пример применения крупных сил флота, базировавшегося в осажденном городе, в совместных и самостоятельных наступательных и оборонительных боях и операциях.

Будем с уважением помнить, что личный состав флотской авиации, надводных кораблей - охотников, быстроходных и катерных тральщиков, канонерских лодок и торпедных катеров - обеспечивал боевую деятельность подводников. Всегда будем гордиться неистовой борьбой, которую вел флот на минированных морских дорогах Балтики от Копенгагена до Торнео.

"Краснознаменный Балтийский флот, - писал А. А. Жданов в газете "Красный Балтийский флот" от 26 июля 1942 года, - с честью выполняет боевую задачу на ответственном участке Великой Отечественной войны с немецко-фашистскими захватчиками, зорко охраняет морские подступы к Ленинграду и оказывает мощную поддержку войскам Ленинградского фронта с моря, суши и воздуха. Балтийцы мужественно отстаивают свободу и честь нашей Родины, наш любимый Ленинград. Моряки гвардейцы-балтийцы - Герои Советского Союза - покрыли славой свои корабли и части, стали грозой для гитлеровцев".

Каков же общий итог усилий наших подводников, летчиков, экипажей сторожевых катеров и тральщиков в борьбе с врагом на Балтике в. 1942 году?

В течение лета и осени наши подводные лодки совершили более 30 боевых походов. Торпедами и артиллерией они уничтожили и серьезно повредили 68 неприятельских транспортов и несколько боевых кораблей.

1942 год на Балтике показал, что наши методы преодоления неприятельских противолодочных позиций оправдали себя. Находясь в самых невыгодных условиях, мы захватили инициативу у дозоров и поисковых групп противника и часто сводили их усилия к нулю. Только поздней осенью враг в союзе с непогодой, сорвавшей с якорей многочисленные мины, смог потопить несколько подводных лодок третьего эшелона.

Наши командиры отличались высоким боевым мастерством, храбростью и настойчивостью. В зависимости от условий они

умело определяли, каким оружием лучше действовать: для светлого времени они выработали соответствующую тактику - торпедные атаки, для темного - аналогичные атаки с короткой дистанции либо внезапные артиллерийские обстрелы, вызывавшие на судах противника пожары, взрывы котлов и другие повреждения.

О выдержке и хладнокровии советских подводников свидетельствовало и то, что, находясь в удаленных районах моря, где доминировали силы противника, они методически продолжали совершенствовать свою выучку, проводили условные торпедные и артиллерийские стрельбы, тренировочные погружения и всплытия.

Старшины и краснофлотцы имели хорошую теоретическую и практическую подготовку. В боевых походах особенно ценными оказались их навыки в борьбе за живучесть лодок и исправление полученных повреждений. Особенно теплого слова заслужили наши акустики - "слухачи". Они не раз спасали корабли, предупреждая о грозящей опасности.

Самые жестокие испытания выдержала и материальная часть лодок отечественной постройки, в частности корпуса, главные и вспомогательные механизмы.

Мы заставили гитлеровцев привлечь крупные силы для охраны своих транспортов и организовать конвойную службу во всех районах Балтики. Тем самым фашисты как бы расписались в своей слабости, несмотря на хвастливые утверждения, будто они чувствуют себя хозяевами положения. Кроме усиления конвойной эскортной службы противник вынужден был заново ставить минные заграждения, изменить характер всей работы средств навигационного ограждения маяков и пеленгаторных станций, а некоторые вообще закрыть.

Что значила, например, для гитлеровцев необходимость отказаться от самостоятельного движения транспортов в море? Прежде всего - увеличение времени их оборота в рейсах на 30 - 40 процентов, что еще более затрудняло доставку военных грузов, переброску боевой техники и т. д. Еще важнее было падение престижа фашистского государства и его военно-морского командования как в самой Германии, так и в глазах сателлитов.

Наконец, наши подводники не только вызвали у противника все возраставшее напряжение в использовании сил, боевых и технических средств флота, но и вынудили его значительно увеличивать материальные затраты, особенно расход дефицитного жидкого топлива, а также отвлекать с фронта соединения авиации и сухопутные части для охраны побережья.

Вопреки лживым измышлениям буржуазных

фальсификаторов истории наш подводный флот обогатил советское военно-морское искусство примерами выдающегося тактического мастерства. Его важнейшие элементы, например прорыв мощного и глубоко эшелонированного противолодочного рубежа противника, были, несомненно, новаторскими. Заслуживают похвалы самостоятельные и продолжительные действия лодок в отдаленных районах Балтийского моря как против одиночных транспортов, так и против целых конвоев, сопровождавшиеся смелыми атаками, а в ряде случаев и уничтожением кораблей охранения - эсминцев и сторожевиков.

Именно в 1942 году блистательно проявилось искусство кораблевождения, которым владели наши командиры и штурманы. Дело было не только в быстром исправлении гирокомпасов с репитерами или же магнитных компасов, выходивших из строя после бомбежек и смещений металла внутри лодки. В Финском заливе почти всюду с корабля виден берег, а лоции разъясняют, где и какие знаки. Дело заключалось в другом: подводные лодки должны были ходить совершенно точно. Просчет даже на полмили после 100 миль пути мог прямехонько привести на минное заграждение или на отмель, риф и другое естественное препятствие.

Ввиду столь высоких требований к точности кораблевождения штурманы не довольствовались определением своего места по одним лишь береговым ориентирам. Они контролировали свои определения по возможности и астрономическими наблюдениями. И те и другие данные постоянно дополнялись показаниями эхолотов, лагов и тахометров. Каково же было штурманам, если все приборы выходили из строя, если на поверхности подстерегал враг с бомбами, и даже в перископ поглядеть - значило подвергаться смертельной опасности! Сегодня, когда мы изучаем карты боевых походов подводных лодок и оцениваем средства, какими были вооружены тогда наши навигаторы, нельзя не поражаться исключительной точности и высокому уровню кораблевождения.

Огромная заслуга в этом гидрографической службы флота, большого коллектива военных специалистов под руководством капитана 1 ранга Г. И. Зимы. Штурманское отделение и мастерские службы проводили важную работу по подготовке электронавигационных приборов на лодках, уходящих в боевые походы. Эти работы выполнялись с особой срочностью и пониманием большой ответственности. И потому не раз, возвращаясь с моря в базу, командиры подводных лодок с чувством благодарности вспоминали работу штурманских специалистов гидрографической службы. Нельзя не вспомнить и о

том, что гидрографическая служба снабжала и обеспечивала в первую очередь подводные лодки навигационными картами, лоциями и пособиями, предусмотренными требованиями военного времени. Отлично, с пониманием запросов подводников выполняли эти задания гидрографы.

Непомерно тяжелые условия в тот год были для наших кораблей в районе Кронштадта и особенно в Невской губе. Эти районы полностью просматривались и обстреливались противником. Движение кораблей и вспомогательных судов обеспечивалось действиями, в совокупности представляющими целый комплекс мероприятий. Во-первых, для мелкосидящих судов проложили фарватер в северной части Невской губы. С этим заданием отлично справились командиры-гидрографы Г. С. Жвания, Ф. Воднев и В. И. Герасименко. В последующем гидрографической службе было приказано проложить фарватер от закрытой части Морского канала на север специально для переходов подводных лодок. Выполнение этого задания проходило в исключительно сложной обстановке. Для полной надежности требовалось произвести на нем гидрографическое траление. Гидрографическое судно "Буссоль" под командованием А. И. Серогодского, производя работы с тралом, лишенное возможности маневрировать и уклоняться от снарядов противника, но прикрытое катерами-дымзавесчиками, успешно выполнило поставленную задачу.

Хорошо работала в этом районе манипулярная служба, нужная для возвращающихся с моря подводных лодок.

А с какой изобретательностью и быстротой механики и другие специалисты из старшин и краснофлотцев в невероятно трудных условиях устраняли тяжкие последствия бомбардировок, ударов о грунт или случайных таранов, исправляли поломки механизмов и приборов! Не раз их бесстрашие, самоотверженность, находчивость и дерзкая смекалка спасали подводный корабль и его экипаж от гибели. Здесь сказывалось не только унаследованное от русских умельцев искусство "подковать блоху", но и результаты технической революции, происшедшей в стране за годы Советской власти, воспитательной работы партии, в корне изменившей сознание молодого поколения.

Нам остается еще раз подтвердить положение, что балтийские подводные лодки в 1942 году в значительной мере помешали немцам выполнить планы перевозок стратегического сырья, заставили втянуть гитлеровские военно-морские силы за счет других театров в охрану коммуникаций на Балтийском море"

Нехотя, сквозь зубы, стараясь всячески завуалировать суть дела, и сами заправилы гитлеровской военной машины

признавали серьезность проблем, которые выдвигались перед немецким военно-морским командованием действиями советских подводных лодок на Балтике. На совещании в гитлеровской ставке 22 декабря 1942 года отмечалось, что "даже если Ленинград будет полностью уничтожен огнем артиллерии, то все же будет существовать подводная опасность, поскольку Кронштадт остается базой. Каждая подводная лодка, которая прорывается через блокаду, является угрозой судоходству на всем Балтийском море и подвергает опасности немецкий транспортный флот, которого и так едва хватает".

Балтийские подводные лодки в 1942-м действовали в исключительно тяжелых условиях. Каждая подводная лодка, возвратившаяся в базу, в течение боевого похода имела в среднем до четырех боевых столкновений с кораблями и самолетами противолодочной обороны противника. Подводные лодки второго и третьего эшелона имели соприкосновение с минрепами, и многие из них получили повреждения от мин. Из-за большой плотности мин, выставленных в различной комбинации, вероятность подрыва на них была очень велика. Почти 14 тысяч различных мин противник выставил в 1942 году. Даже одно перечисление основных этапов прорыва подводных лодок из Ленинграда и Кронштадта в центральную часть Балтики, через мощные минные поля противника в Финском заливе, вызывает чувство гордости за мужество и беспримерный героизм их экипажей. Наши подводники, а вместе с ними летчики, моряки надводных кораблей внесли свой достойный вклад в победу над врагом.

22 декабря Президиум Верховного Совета СССР учредил специальную медаль "За оборону Ленинграда". Для всех нас в ту пору это было событием огромной важности, как признание великой роли защитников невской крепости, как акт, который останется на века. Медалью награждались воины Ленинградского фронта, Краснознаменного Балтийского флота, все трудящиеся, которые являлись непосредственными участниками героической обороны города. Все, кто с оружием в руках отстаивал подступы к Ленинграду, все, кто самоотверженно трудился на заводах и фабриках, на строительстве оборонительных рубежей, кто был в отрядах местной противовоздушной обороны, в группах самозащиты, в восстановительных и пожарных командах, все они - рабочие, работницы и интеллигенты - получили высокое и почетное право украсить свою грудь медалью "За оборону Ленинграда".

Но каждый защитник города тогда понимал, что отныне возрастает и его личная ответственность в священной борьбе с

врагом.

Часть третья.

Балтийцы наступают

Перелом начался

Исходя из сложившейся обстановки, Военный совет Ленинградского фронта поставил Балтийскому флоту на 1943 (год следующие задачи: содействовать войскам фронта в обороне и наступлении; нарушать вражеские коммуникации в Балтийском море и в Финском заливе; продолжать выполнять оперативные и народнохозяйственные перевозки; надежно оборонять Островной район и свои коммуникации на заливе и Ладожском озере; активно участвовать в борьбе с артиллерией противника.

Кроме того, на КБФ было возложено навигационное, гидрометеорологическое обеспечение бесперебойной работы ледовых трасс на Ладожском озере и в восточной части Финского залива. Помимо ладожской Дороги жизни зимой действовали ледовые трассы через Невскую губу и Финский залив. По ним осуществлялось снабжение Кронштадта, Приморской оперативной группы войск, Ижорского и Островного секторов укреплений. Гидрографическая служба флота под руководством Г. И. Зимы вела большую работу по разведке ледовых трасс-дорог, наблюдению за состоянием льда, обеспечению безопасности движения автомашин и военной техники.

Несмотря на обстрелы города, воздушные налеты и чрезвычайно тяжелые условия блокады, личный состав флота вместе с рабочими ленинградских заводов и фабрик успешно закончил ремонт кораблей и своевременно приступил в новом году к активной боевой деятельности в Финском заливе " на Ладожском озере.

Фашистское командование имело в своем распоряжении довольно сильную войсковую группировку в составе до 31 пехотной дивизии, из них 26 дивизий в составе только 18-й армии из группы армий "Север" и до 5 пехотных дивизий финской армии из состава оперативной Карельской группы. Действия их поддерживались танками и силами 1-го немецкого воздушного флота - 487 самолетов - и ВВС Финляндии - 280 самолетов. За время блокады враг окружил город Ленина мощным кольцом долговременных укреплений, опираясь на выгодные естественные рубежи.

Группировка немецких военно-морских сил, действовавшая в Финском заливе, насчитывала 64 боевых корабля различных классов (канонерские лодки, сторожевые корабли, тральщики, минные заградители) и 54 катера. К началу 1943 года большая часть из них находилась в портах и базах западной части

Финского залива.

Военный совет Ленинградского фронта еще в середине ноября 1942 года, оценивая сложившуюся под Ленинградом обстановку, подготовил свои предложения о боевых действиях войск фронта на ближайший период. Он считал, что имеется возможность изменить общее оперативное положение войск фронта. Тогда же и была разработана наступательная операция Ленинградского и Волховского фронтов при содействии сил Балтийского флота. Замысел ее состоял в том, чтобы встречными ударами двух фронтов при участии авиации и артиллерии флота разгромить группировку противника в районе шлиссельбургско-синявинского выступа, соединиться южнее озера, прорвав кольцо блокады.

Ставка утвердила предложения фронтов, наметила сроки проведения операции с кодовым наименованием "Искра" и усилила оба фронта артиллерийскими, минометными и танковыми соединениями и частями.

Для координации наступления войск фронтов во время операции на Ленинградском фронте находился представитель Ставки маршал К. Е. Ворошилов, а на Волховском - генерал армии Г. К. Жуков.

Накануне операции Балтийский флот располагал мощной корабельной, береговой и железнодорожной артиллерийской группировкой. Авиация флота насчитывала до 280 самолетов, она непрерывно пополнялась за счет поступления новой материальной части. Вместе с самолетами прибывал и молодой летный состав.

Вся боевая деятельность флота, продолжавшего находиться в оперативном подчинении Военного совета Ленинградского фронта, была направлена прежде всего на защиту города Ленина. Обороняя подступы к нему с моря, флот в то же время оказывал активное содействие войскам фронта огнем своей артиллерии и авиацией. Помимо того, он осуществлял воинские и народнохозяйственные перевозки грузов, необходимых населению города, фронту и флоту. Коммуникация, по которой поступали основные грузы для города, на Ладожском озере продолжала действовать. Многие матросы, старшины и офицеры мужественно сражались на суше, защищая Ленинград...

Всего лишь 12 - 15 километров отделяли друг от друга войска Ленинградского и Волховского фронтов, но преодолеть это расстояние было нелегкой задачей. Артиллерия фронта до начала операции в ночное время занимала огневые позиции на правом берегу Невы. Ко дню начала разгрома врага там было сосредоточено около двух тысяч орудий и минометов, что

составляло до 144 стволов на километр фронта наступления, не считая реактивной артиллерии и артиллерии флота. Такая плотность на Ленинградском фронте создавалась впервые.

Основной удар по врагу наносила 67-я армия Ленинградского фронта, которой командовал генерал-майор М. П. Духанов. В состав армии входили шесть стрелковых дивизий, пять стрелковых, одна лыжная и три танковые бригады, два танковых полка. Эти соединения и части при поддержке артиллерии и авиации фронта и флота должны были преодолеть мощные оборонительные позиции врага на левом берегу Невы, которые в течение 16 месяцев были превращены в сильно укрепленные рубежи, разгромить противника в западной части шлиссельбургского выступа, овладеть крупным узлом его обороны Шлиссельбургом и, соединившись с войсками Волховского фронта, восстановить связь Ленинграда со страной.

Волховский фронт основные усилия сосредоточивал на своем правом фланге. Для осуществления прорыва привлекались специально сформированная 2-я ударная армия генерал-лейтенанта В. З. Романовского - в составе тринадцати стрелковых дивизий, шести танковых бригад и мощной артиллерийской группировки - и часть сил 8-й армии.

Характеризуя после войны район наступления войск Волховского фронта, Маршал Советского Союза К. А. Мерецков писал:

"Я редко встречал местность, менее удобную для наступления. У меня навсегда остались в памяти бескрайние лесные дали, болотистые топи, залитые водой торфяные поля и разбитые дороги. Трудной борьбе с противником сопутствовала не менее трудная борьба с природой. Чтобы воевать и жить, войска вынуждены были строить вместо траншей деревоземляные заборы, вместо стрелковых окопов - насыпные открытые площадки, на протяжении многих километров прокладывать бревенчатые настилы и гати и сооружать для артиллерии и минометов деревянные платформы".

Артиллерия флота, обладая большой дальнобойностью, в ходе операции по прорыву блокады Ленинграда должна была разрушать опорные пункты и узлы сопротивления в глубине обороны противника, уничтожать его подходившие к фронту резервы и вести контрбатарейную борьбу.

Для выполнения задач были привлечены действовавшие на огневых позициях в средней части Невы корабли, железнодорожные и стационарные береговые батареи. Было собрано 88 морских орудий крупного и среднего калибра, составившие три ударные артиллерийские группы флота: группа

стационарной артиллерии в составе 11 батарей, возглавляемая начальником полигона капитаном 1 ранга И. Д. Снитко, группа морской железнодорожной артиллерии в составе 16 батарей, возглавляемая генерал-майором И. Н. Дмитриевым, и группа кораблей, находившихся на огневых позициях в средней части Невы (эсминцы "Строгий", "Стройный", "Опытный", канонерские лодки "Зея" и "Ока"). Эту группу возглавлял капитан 1 ранга М. Г. Иванов. Из состава Ладожской военной флотилии был выделен артиллерийский дивизион. Управление артиллерией флота осуществлялось начальником береговой обороны флота вице-адмиралом И. И. Греном с командного пункта, расположенного в непосредственной близости от КП командующего артиллерией 67-й армии.

В плане использования артиллерии флота были указаны порядок вызова огня, расход снарядов, учитывался также и вызов неплановых огней.

Для непосредственной поддержки 45, 86, 136 и 268-й стрелковых дивизий, наступавших в первом эшелоне, кроме фронтовых были созданы и специальные группы флотской артиллерии, а также артиллерийские группы особого назначения и дальнего действия, на которые возлагались задачи контрбатарейной борьбы с артиллерией противника, уничтожения и разрушения оборонительных сооружений, штабных командных пунктов и узлов связи. Артиллерия флота, не занятая в операции непосредственно, должна была защищать город от вражеских обстрелов и содействовать войскам в случае попыток противника нанести удар на других направлениях.

Важное дело при подготовке к операции было выполнено экипажами боевых кораблей и судов Ладожской военной флотилии под командованием капитана 1 ранга В. С. Черокова. Лед уже сковывал Ладогу, но корабли флотилии продолжали пробиваться через ледовую преграду, доставляя в город Ленина необходимые запасы продовольствия. Особенно отличились в этих условиях канонерские лодки, или, как их называли, "линкоры Ладоги".

Плавание стало почти невозможным. Однако Военный совет фронта считал необходимым в срочном порядке перевезти несколько тысяч солдат и офицеров с боевой техникой. И специально сформированный отряд кораблей из пяти канонерских лодок, двух транспортов, двух озерных буксиров и барж под командованием капитана 2 ранга Н. Ю. Озаровского начал выполнение задачи.

Почти сутки продолжался этот небольшой по расстоянию переход, на который в нормальных условиях нужно было

затратить всего несколько часов. Временами путь преграждали ледовые торосы, приходилось подрывать лед. Навигационное ограждение было уже снято, и туман осложнял путь. Но ничто не могло сломить волю и трудовой подъем экипажей кораблей и судов. До начала операции моряки Ладоги под прикрытием с воздуха выполнили боевой приказ. В этих рейсах особенно отличились экипажи кораблей капитан-лейтенанта И. Т. Евдокимова и старшего лейтенанта И. В. Дудникова.

В первых числах января Военный совет флота провел совещание всех командиров и начальников политотделов соединений. На нем шла речь об активной подготовке к наступлению без указания конкретных сроков. Осуществляя руководство партийно-политической работой, Военный совет и политуправление флота обращали внимание на оказание помощи в ее организации и проведении в корабельных, береговых и авиационных частях и соединениях.

Политорганы, партийные и комсомольские организации КБФ в период подготовки к прорыву блокады строили свою работу в соответствии с установками Центрального Комитета ВКП(б), конкретной боевой обстановкой и учетом специфических условий флота. Их усилия были направлены на воспитание у моряков чувства советского патриотизма, ненависти к фашистам, веры в победу, укрепление их стойкости и морального духа. Особенно широко проводилась политическая работа, направленная на воспитание у моряков нашего флота наступательного порыва, непреклонной решимости разгромить врага.

Накануне наступления в войска и на флот поступило обращение Военного совета Ленинградского фронта.

"... Пусть воссоединится со всей страной освобожденный от вражеской осады Ленинград! В бой, в беспощадный бой с врагом, мужественные воины!" говорилось. в нем.

В частях и на кораблях с большим подъемом проходили митинги.

Подготовка личного состава, материальной части кораблей и авиации к долгожданной операции была закончена к 11 января, а ночью железнодорожные артиллерийские транспортеры перешли на новые позиции.

В первые дни нового, 1943 года погода стояла мягкая, в отличие от первой военной зимы не было суровых морозов, на небе часто для ленинградской широты появлялись голубые просветы. Фронт оставался неподвижным, но советские войска готовились к решающим боям.

Утром 12 января я, члены Военного совета Н. К. Смирнов и А. Д. Вербицкий были на батарее поблизости от Шлиссельбурга. 9 часов 30 минут. Взвилась ракета, и невские берега вздрогнули от раската первого залпа. Артиллерия и авиация фронта и флота били по заранее намеченным целям. Около двух тысяч орудий и гвардейских минометов наносили удары по батареям, пунктам управления и районам расположения резервов противника. В течение двух часов двадцати минут летчики и артиллеристы громили вражеские укрепления, уничтожали живую силу противника. О размерах нашего удара очень убедительно свидетельствует такая, например, цифра: артиллерия флота за это время израсходовала 8200 снарядов калибра 100 - 406 миллиметров.

В 11 часов 45 минут удары по врагу нашей артиллерии и авиации достигли наивысшего предела, был дан очередной залп "катюш", и в это время в войсках наступавших дивизий зазвучал "Интернационал". Под мелодию пролетарского гимна на лед двинулась пехота, а через считанные минуты она оказалась уже на левом берегу. Ударная авиация фронта и флота активно поддерживала наступающих. Лавина огня и стали обрушилась на врага. По расположению войск противника были выпущены многие тысячи снарядов.

К исходу первого дня наступления наши войска успешно форсировали Неву, овладели первой линией обороны противника и стали его теснить.

... Семь напряженных суток днем и ночью продолжались ожесточенные бои на левом берегу Невы, на побережье Ладожского озера, в районе Шлиссельбурга и Синявинских поселков. Сотни бессмертных подвигов совершили в эти дни воины Ленинградского, Волховского фронтов и

Краснознаменного Балтийского флота. В этих ожесточенных боях было разгромлено несколько пехотных дивизий врага. Утром 18 января войска фронтов - Ленинградского под командованием генерала армии Л. А. Говорова и Волховского под командованием генерала армии К. А. Мерецкова - с честью выполнили поставленную задачу. Два соседних фронта при поддержке сил Краснознаменного Балтийского флота соединились. Блокада Ленинграда в этот исторический день была прорвана! И без промедления началось расширение плацдарма. Плечом к плечу с частями Красной Армии действовали балтийские корабельные, железнодорожные и береговые артиллеристы, летчики и морские пехотинцы.

Авиация флота в этой операции решала важные задачи. Несмотря на неблагоприятные погодные условия, днем и ночью рука об руку с авиаторами фронта летчики-балтийцы бомбами и пушечно-пулеметным огнем наносили удары по живой силе врага, его укреплениям, содействуя войскам в изгнании противника с ленинградской земли. Они громили вражеские штабы, командные и наблюдательные пункты, а после прорыва обороны фашистские резервы. Балтийские летчики в ходе операции совершили 2169 боевых вылетов, сбросив при этом пять тысяч бомб, и снова показывали высокую летную выучку, умение вести бой над сушей не хуже, чем над морем.

Одним из важнейших объектов обороны противника был мощный дот в сооружениях 8-й ГЭС. Мы решили его подавить с воздуха. Экипажи Пе-2 старшего лейтенанта Ф. Болдырева, старших сержантов Ю. Косенко, Г. Пасынкова, И. Соцука, преодолев плотный зенитный огонь, вышли на цель и с крутого пикирования сбросили тяжелые бомбы. Шесть мощных взрывов сотрясли воздух. Путь наступления нашим войскам открылся. Но при подходе к цели загорелся самолет Болдырева. Высота была слишком мала. Выровняв машину, Болдырев приказал штурману М. Калинину и стрелку-радисту покинуть машину. Но фонарь штурмана оказался поврежденным. И штурман и командир погибли.

На третьем заходе был поврежден и самолет Соцука, а сам он тяжело ранен. Превозмогая боль, пилот все же выполнил задание и благополучно посадил машину. Подоспевшие к нему товарищи извлекли из кабины уже мертвого героя.

Полк пикирующих бомбардировщиков под командованием полковника А. И. Крохалева (а затем М. А. Курочкина) отлично справлялся со своими заданиями.

С наступлением темноты на смену самолетам-штурмовикам и пикирующим бомбардировщикам вылетали ночные

бомбардировщики 1-го гвардейского минно-торпедного авиаполка Героя Советского Союза гвардии подполковника Н. В. Челнокова. Гвардейцы наносили удары по железнодорожным узлам, поездам, станциям Гатчина, Луга, Волосово, Мга.

Отвагу и мужество проявляли летчики-штурмовики на своих грозных машинах. Герои Советского Союза гвардии подполковник Н. Г. Степанян, капитаны А. А. Карасев, А. С. Потапов, старший лейтенант М. Г. Клименко и многие другие поддерживали войска в прорыве оборонительной полосы врага, наносили удары и по его тылам. Наши авиаторы применяли штурмовое патрулирование над полем боя и в тактической глубине. М. Г. Клименко во время боя был ранен, однако вновь и вновь вылетал на задание, увлекая за собой стремительные "илы". Это была реальная помощь войскам 67-й армии в решении поставленных перед ней задач. В этих боях особенно отличились самолеты штурмового авиационного полка под командованием Героя Советского Союза капитана А. А. Карасева.

Истребители вместе со своими товарищами по фронту надежно прикрывали нашу бомбардировочную и штурмовую авиацию. Несмотря на сильное сопротивление врага в воздухе, они в первый же день на основных участках нашего наступления завоевали в воздухе господство, не давая возможности вражеской авиации бомбить боевые порядки наступавших войск. Слава о героических подвигах балтийских летчиков-истребителей распространилась по всей стране.

Среди героев, защитников ленинградского неба, были уже известные мастера воздушного боя Герои Советского Союза М. Я. Васильев, И. А. Каберов, В. Ф. Голубев, Д. М. Татаренко, С. И. Львов, Е. Т. Цыганов, И. И. Цапов. Замечательные люди, сражавшиеся над Ханко, Сарема, Таллином, теперь самоотверженно защищали город Ленина, помогали нашим сухопутным войскам.

Балтийские летчики первыми применили новый тактический прием в действиях группы истребителей - разворот "все вдруг". Это позволило нашим воздушным бойцам захватывать инициативу в ряде боев и побеждать.

Вспоминаю, как сразу после прорыва блокады на флот прибыли созданные советским народом машины - истребители Ла-5, построенные на средства колхозников Горьковской области.

Новые самолеты первыми опробовали летчики 4-го гвардейского истребительного авиационного полка. На одном из партийных собраний этой части было принято решение:

"Получив подарок колхозников и колхозниц Горьковской области, коммунисты 4-го гвардейского истребительного полка

обязуются в кратчайший срок в совершенстве овладеть самолетом и в предстоящих боях беспощадно громить фашистов".

Первым на Ла-5 поднялся в воздух командир 1-й авиаэскадрильи Герой Советского Союза капитан М. Я. Васильев, один из лучших асов Балтики. Скромный, общительный, он всегда был готов прийти на помощь товарищам. И тем тяжелее мы ощутили утрату, когда в начале мая 1943 года Васильев не вернулся с боевого задания...

Балтийцы были горды, что внесли свой посильный вклад в снятие блокады с города Ленина. И летчики, и экипажи кораблей, и артиллеристы. Кстати, в заключение еще несколько слов об артиллеристах. Всего во время операции по прорыву блокады флотская артиллерия израсходовала около 29 тысяч снарядов, преимущественно средних и крупных калибров, провела 1200 стрельб по батареям, узлам обороны, командным пунктам и живой силе противника, нанеся ему серьезнейший урон.

Наши соколы проявили храбрость и самоотверженность, высокое искусство ведения воздушного боя, вписали много замечательных страниц в героическую историю обороны Ленинграда. В результате совместных действий с авиацией фронта с октября 1943 года воздушные налеты гитлеровской авиации на Ленинград прекратились.

... Никогда я не забуду эту историческую ночь на 18 января, когда ленинградцы услышали выстраданную весть с фронта. Три раза ее повторило радио: блокада прорвана! Всю ночь в городе не спали. Музыка, песни без умолку, говорит радио... Перелом под Ленинградом начался!

Перед решающими боями

Стояла поздняя ленинградская осень 1943 года - хмурая, слякотная. Мы, военные, по едва уловимым признакам чувствовали: вот-вот грянет грозовая весна наступления. Начатое у Волги и Дона, продолженное на Курской дуге, оно будет победно развиваться.

Осуществленный в январе 1943 года совместными усилиями армий Ленинградского, Волховского фронтов и Краснознаменного Балтийского флота прорыв вражеской блокады значительно облегчил положение ленинградцев. В городе вновь выпускали электромашины, турбогенераторы, продолжали плавить сталь, делали снаряды и мины. Возобновилась работа многих предприятий. В сентябре в нескольких вузах начались регулярные занятия. В научно-исследовательских институтах многие ученые о успехом продолжали прерванные войной исследования.

Но Ленинград по-прежнему обстреливался. Вражеские

снаряды выводили из строя цехи и на "Большевике", и на "Электросиле". Чем реже удавалось вражеским летчикам появляться в ленинградском небе, тем чаще и сильнее вели огонь тяжелые осадные орудия гитлеровцев.

Летом в городе бывали обстрелы, длившиеся свыше суток. Разведка доносила: между Ропшей и Невской губой, в районе совхоза "Беззаботное", поселка Володарский фашисты установили осадную артиллерию, собранную чуть ли не со всей Европы. Туда же из-под Севастополя специальными составами была доставлена уникальная пушка "Дора", стрелявшая самыми тяжелыми снарядами. К счастью, она так и не выпустила по Ленинграду ни одного чудовищного снаряда: была выведена из строя нашей артиллерией еще во время сборки.

Штаб и политуправление КБФ размещались в доме No 5 по улице профессора Попова, в помещении электротехнического института имени В. И. Ульянова-Ленина. Рядом с высоким, массивным зданием института находилась небольшая церквушка. Здесь под толщей земли и разместился защищенный, кроме всего, броневыми плитами временный командный пункт Краснознаменного Балтийского Флота. Руководил работами по его сооружению начальник инженерной службы флота полковник Т. Т. Коновалов.

Тихона Трофимовича в 1943 году подстерегла беда. Возвращаясь с острова Лавенсари на тральщике, он попал под вражескую бомбежку и был тяжело ранен. Коновалов, однако, упросил Военный совет КБФ не отправлять его в тыл. Кое-как подлечившись, наш инженер продолжал до конца войны руководить флотским оборонительным строительством.

Слыша глухие удары рвавшихся невдалеке снарядов, мы могли у себя на КП по достоинству оценить отличный труд нашего мастера фортификационных дел.

Сюда к нам по телефонам, телеграфной связи Бодо, по уложенным водолазами на дне Финского залива и Ладожского озера кабелям поступали приказы, распоряжения, вызовы из Ставки Верховного Главнокомандования, Военного совета Ленинградского фронта, которому флот был оперативно подчинен. Отсюда осуществлялась связь с Кронштадтом, Малой землей южнее Ораниенбаума, КП штаба балтийских летчиков, с командованием Ладожской военной флотилии - передовыми позициями на островах, - словом, со всем разбросанным и сложным хозяйством Балтийского флота.

Койка моя стояла в помещении Военного совета. Ложился спать обычно в два-три часа ночи, вставал в семь, а иногда и раньше.

Неподалеку от нашего КП был Ботанический сад с мертвыми - после того как фашистская бомба разрушила стеклянные своды оранжереи - пальмами (об этом очень хорошо рассказала в поэме "Пулковский меридиан" Вера Инбер) и позднее посаженными плантациями лекарственных растений, предназначенных для жителей осажденного города.

Возвращаешься летом, бывало, часа в два ночи из Смольного после доклада Военному совету фронта. В памяти еще цифры, связанные, с буднями фронтового города и действиями флота. В небе пулеметные трассы, вспышки разрывов. А рядом в густой листве сада раньше вовсю заливались соловьи. Но в эту пору, о которой идет речь, они уже не пели.

Утро командующего флотом начиналось по раз и навсегда заведенному порядку - с докладов начальника штаба и оперативного дежурного обо всем происшедшем: о противнике, боевых столкновениях, потерях.

Мы жили ставшими привычными боевыми буднями, но никогда не забывали о том, что завтра все может измениться, и мы вместе с войсками Ленинградского фронта, со всеми защитниками города Ленина готовились к нанесению решительного удара по врагу.

Еще до того как командование Ленинградского фронта сообщило нам о намеченном наступлении, мы начали продумывать план перебазирования частей и соединений на запад. В сентябре - октябре Военный совет флота неоднократно обсуждал возможные перспективы переброски авиации, частей береговой артиллерии, подразделений будущих военно-морских баз на территорию, которая будет освобождена Красной Армией. 4 октября был разговор о плане перебазирования авиации флота при освобождении Ленинградской области. Перечислялись давно знакомые аэродромы, пункты дислокации частей, рассматривался план устройства на побережье постоянной проводной связи, заготовки необходимых для этого материалов. Одновременно решались вопросы обеспечения флота продовольствием, боеприпасами, горючим, разминирования и охраны территории, размещения личного состава, строительства постов службы наблюдения и связи.

Нашим "флагманам" в Ленинграде - Ю. Ф. Раллю и И. Д. Кулешову - с помощью начальника тыла флота генерала М. И. Москаленко удалось многое сделать для строительства и восстановления боевых кораблей, транспортов и вспомогательных судов. Наши инженеры, старшины и матросы вместе с рабочими, возвратившимися из эвакуации, к осени закончили ремонт нескольких подводных лодок, построили тральщики, много

десантных тендеров, тральщиков-стотонников с тралами для уничтожения магнитных мин.

... Где, когда будет нанесен удар, какую роль отведет в наступлении командование фронта флоту - об этом мы часто задумывались с начальником штаба флота капитаном 1 ранга А. Н. Петровым. Петров был назначен начальником штаба недавно, но уже сумел себя прекрасно зарекомендовать, хотя, надо сказать, я и раньше знал о нем только доброе. И знал давно. Мы почти одновременно учились с Анатолием Николаевичем в Высшем военно-морском училище имени Фрунзе, по окончании которого он был назначен штурманом на эскадренный миноносец. Молодой офицер с упорством и любознательностью изучал штурманское дело. Как и преобладающее большинство морских штурманов, он всегда показывал пример особой аккуратности в работе. У А. Н. Петрова за плечами был большой опыт службы на кораблях различных классов - миноносце, крейсере, линкоре. Когда я был начальником штаба флота, он командовал лидером "Ленинград". Войну Анатолий Николаевич встретил на командном мостике крейсера "Максим Горький", а последнее назначение получил с должности заместителя начальника штаба флота.

С. А. Н. Петровым и его помощниками В. Ф. Андреевым, Н. Г. Богдановым, А. В. Забелло, А. М. Зерновым, И. Н. Ганцовым, И. И. Мешко и другими, на плечи которых должна была лечь основная тяжесть подготовки к участию в предстоящих наступательных операциях, мы обсуждали возможные задачи флота. Все отдавали себе отчет в том, что фронтовая весна начнется в не совсем подходящую для нас пору. Нужно было особо учитывать природные условия. От того, какой будет предстоящая зима, зависела прочность льда на море, реках и озерах. А это во многом обусловливало действия не только флота, но и наступающих сухопутных войск.

Наших метеорологов то и дело теребили, от них требовали таких всеобъемлющих сведений о микроклимате Невской губы, таких детальных и точных прогнозов, что те иной раз беспомощно разводили руками. Однажды даже взмолились:

- Помилуйте, но льдами особо занимаются гляциологи!

Привлекли и гляциологов.

Между тем зима 1943/44 года обещала быть на редкость неустойчивой. Снегопады сменялись оттепелями. Каким будет лед? Замерзнут ли болота? Не увязнут ли в них боевые машины, орудия? В эту своеобразную метеорологическую горячку втянули и меня. Я в то время начинал свой рабочий день с вопросов синоптикам. Увы, наша озабоченность, разумеется, никак не

влияла на погоду. Невская губа долго не замерзала. Остряки, держа в юмористическом прицеле начальника гидрографического отдела флота капитана 1 ранга Г. И. Зиму, пустили шутку: "Опаздывает зима, чтобы не помешать Зиме ставить вехи и буи". Ему незадолго до этого было приказано обвеховать фарватеры из Ленинграда и с Лисьего Носа к Ораниенбауму, чтобы исключить посадки кораблей на мели.

Как это часто бывает, "претензии" и "заявки" на погоду, понятия о том, когда она хороша, а когда плоха, причудливо переплелись. В те дни вся потенциальная энергия воды и воздуха, казалось, сконцентрировалась для создания туманов. А когда и кому из моряков был по душе туман?

Флоту, судя по всему, предстояло перевезти исключительно много людей и грузов.

В приказе командующего Ленинградским фронтом генерала армии Л. А. Говорова о переброске войск на ораниенбаумский плацдарм содержались точные цифры на этот счет. Флот спешно готовился к решению ответственной задачи.

- Все внимание организации перевозок! Продумайте еще и еще раз, кто и чем может быть полезен. Еще и еще раз подсчитайте, как целесообразнее размещать на кораблях, баржах, судах грузы, как больше взять в трюмы и на палубу бойцов и техники, - напутствовал я в те дни многих наших офицеров.

Крупные перевозки морем, да еще вблизи расположения войск противника, задача чрезвычайно сложная вообще, а в данном случае она была ответственна втройне. В октябре меня и члена Военного совета флота Н. К. Смирнова вызвали в Смольный. В кабинете командующего Ленинградским фронтом генерала Л. А. Говорова были А. А. Жданов, А. А. Кузнецов, командующие армиями генералы В. П. Свиридов (67-я), И. И. Масленников (42-я), А. И. Черепанов (23-я), один незнакомый мне генерал, очевидно представитель Волховского фронта.

Мы уселись вокруг стола, на котором лежала большая карта с нанесенным на ней расположением сил противника и наших войск. Пояснения давал начальник штаба фронта генерал-лейтенант Д. Н. Гусев. Потом выступил с информацией начальник разведотдела фронта. Он сказал, что моральное состояние в войсках генерал-фельдмаршала Кюхлера в основном устойчивое. Разговоры о возможном поражении там беспощадно пресекаются эсэсовцами. Если на других фронтах войска противника менялись и часто пополнялись, то против Ленинградского стоят в основном дивизии, направленные в этот район еще в 1941 году. Моральная устойчивость вражеских солдат основывается также, по мнению начальника разведотдела штаба на их вере в неприступность

укрепленной полосы.

Перед Волховским фронтом, протяженность которого была 232 километра, находилось правое крыло 18-й немецкой армии. Средняя плотность войск там была ниже - одна дивизия занимала полосу до 25 километров. 18-я армия оккупировала почти всю территорию Ленинградской области и владела на ней основными железнодорожными и шоссейными магистралями. Ей было приказано продолжать блокаду Ленинграда, систематически разрушать город и уничтожать корабли Балтийского флота.

2-му Прибалтийскому фронту противостояла 16-я немецкая армия (18 пехотных и одна авиаполевая дивизии, одна бригада и 17 пехотных батальонов).

Все эти вражеские войска были объединены в группу армий "Север", которой командовал генерал Кюхлер. Кроме того, на фронте шириной 700 километров у него были три охранные и одна учебная дивизии в резерве. Были подтверждены имевшиеся у нас данные о том, что Кюхлер имеет в своем распоряжении более 190 самолетов различных типов.

- Как вы, Владимир Филиппович, оцениваете обстановку на море? - спросил командующий фронтом.

Л. А. Говорова и А. А. Жданова я систематически информировал об обстановке, и можно было ограничиться кратким рассказом о последних изменениях, но на совещании присутствовали командующие армиями, с которыми флоту наверняка придется взаимодействовать, поэтому я решил ответить на заданный вопрос более подробно.

По мере ухудшения общего положения немецко-фашистских войск на сухопутных фронтах для них непрерывно возрастает значение морских коммуникаций. Наш флот видит свою задачу в том, чтобы всеми силами и средствами наносить наибольший ущерб именно в этом, весьма важном звене военной и экономической системы противника на Балтийском море, по которому он переправляет различное сырье для военной промышленности, оружие и боевую технику, а также крупные воинские контингенты.

Гитлеровское морское командование стремится помешать нам путем перекрытия Финского залива противолодочными сетями и дополнительными минными заграждениями. Еще в апреле в районе Таллина враг начал сосредоточение сил и средств, необходимых для создания мощной и глубоко эшелонированной противолодочной позиции на выходе из Финского залива. В самом Таллине, Хельсинки и на других базах увеличилось число сторожевых кораблей, тральщиков, минных и сетевых заградителей, быстроходных десантных барж, сторожевых

катеров и подводных лодок.

Наша воздушная разведка добыла фотографии ряда районов Финского залива. Из них видно, что по всей его ширине, от выходов из шхер у Хельсинки до острова Нарген, создано капитальное сетевое заграждение. Оно находится под бдительным наблюдением вражеских корабельных дозоров, снабжено специальной сигнализацией, защитой различного рода. Кроме того, этот район тщательно просматривается с самолетов противолодочной обороны. А самое опасное - перед сетевым заграждением, к востоку, от него, поставлены в различных комбинациях тысячи магнитных и других мин.

Фашисты проводят свои транспортные суда шхерами и Финским заливом к западу от этой позиции, чувствуя себя в относительной безопасности.

Проход к противолодочной позиции с востока возможен лишь после форсирования гогландской позиции, созданной по линии островов Гогланд, Малый Тютерс и южного побережья Финского залива, а также минного поля, протянувшегося от мыса Юминда к северу. За 1942 - 1943 годы противник поставил там многие тысячи различных мин и минных защитников. Главные надежды противник возлагает на позицию, прикрывающую выход из залива. Она находится на значительном удалении от наших баз и аэродромов и пока практически недосягаема не только для торпедных и сторожевых катеров, но и для истребительной авиации флота. Направлять туда бомбардировщики и штурмовики в светлое время без прикрытия истребителей невозможно. Бомбометание же ночью по такой малоразмерной цели, какой является противолодочное сетевое заграждение, эффекта не дает.

Несмотря на эти трудности, авиация максимально использовалась для борьбы с противолодочными силами врага. Чтобы обеспечить выход наших подводных лодок, в 1943 году было совершено более 2500 боевых вылетов. Однако серьезного урона вражеским кораблям противолодочной обороны и дозорам нанести не удалось.

Фашистское морское командование после создания противолодочной позиции на линии Нарген, Порккала-Удд разрешило своим судам совершать переходы в Балтийском море, как в своих водах. Транспорты даже перестали охраняться. Неожиданное появление над Балтикой наших самолетов-торпедоносцев застало противника врасплох. Их удары оказались исключительно эффективными. Основной формой оперативно-тактического применения минно-торпедной авиации флота стали крейсерские полеты над Балтикой.

Мы стремились создать такую обстановку, при которой враг не мог бы беспрепятственно проводить какие-либо действия в восточной части Финского залива и особенно на Гогландском плесе. С этой целью самолеты-штурмовики полковника Г. И. Хатиашвили систематически наносили удары по вражеским дозорам, противолодочным кораблям и пунктам их базирования, уничтожали вражеские транспорты, сторожевики, катера и десантные баржи. Были периоды, когда противник полностью вытеснялся с Гогландского плеса.

С большим напряжением, обеспечивая полеты разведчиков и торпедоносцев, действовала 1-я гвардейская истребительная авиационная дивизия полковника В. С. Корешкова. Она получила большое количество новых самолетов, превосходивших по своим тактико-техническим данным машины противника.

Докладывая Военному совету фронта, я сделал вывод, что господство в воздухе уверенно переходит в наши руки. И второе: хотя действия на море ведутся, как правило, без крупных морских баталий, тем не менее это тяжелая, упорная, ожесточенная борьба, требующая огромных усилий и человеческих жертв. Не вернулись из боевых походов экипажи подводных лодок Героя Советского Союза Е. Я. Осипова. А. А. Бащенко, Н. С. Кузьмина, погиб командир истребительной авиационной дивизии Герой Советского Союза П. В. Кондратьев.

Далее я сообщил о защите собственных морских коммуникаций, о том, что их направления и протяженность остаются весьма ограниченными, в основном они связывают Ленинград с Кронштадтом и ораниенбаумским плацдармом и Кронштадт с Островным районом.

На одном фланге наших коммуникаций находится Ленинградская военно-морская база под командованием контр-адмирала И. Д. Кулешова, которая успешно обеспечивает безопасность переходов отдельных кораблей и конвоев из Ленинграда в Кронштадт, а тральщики базы капитана 1 ранга А. М. Богдановича систематически тралят фарватеры в Невской губе.

Центральное положение на коммуникациях занимает Кронштадтский морской оборонительный район (командир контр-адмирал Г. И. Левченко, начальник штаба контр-адмирал Н. Э. Фельдман). В этом районе сосредоточена почти треть всех сил флота.

Охрану водного района КМОРа осуществляет крупнейшее соединение кораблей под командованием капитана 1 ранга Ю. В. Ладинского, в составе которого 240 вымпелов, в том числе 130 тральщиков и 55 морских охотников. Оно обороняет все, наши коммуникации, идущие из Кронштадта на запад, систематически

тралит фарватеры и ведет борьбу с дозорами противника. Морские охотники за лето провели более тридцати боев. Дерутся катерники храбро и мужественно.

На другом фланге коммуникации находится Островная военно-морская база Кронштадтского района под командованием контр-адмирала Г. В. Жукова, имеющая важнейшее значение. Опираясь на острова Сескар и Лавенсари (ныне Мощный), мы можем не только прикрывать свои морские пути, но и развернуть боевые действия на коммуникациях противника. База обеспечивает также вывод подводных лодок в Балтийское море и принимает их после возвращения из боевых походов. Она удерживает в средней части Финского залива благоприятный для нас режим, обороняя с моря подступы к Ленинграду, и должна сыграть еще более важную роль при переходе к нашему общему наступлению.

Противник создал в устье Финского залива замок, который является серьезным препятствием для наших подводных лодок, а тем более для надводных кораблей. Но и мы наглухо закрыли ему морские подходы к Ленинграду.

Ладожская военная флотилия обеспечивает фланги войск Ленинградского и Волховского фронтов, охраняет мосты через Неву и продолжает перевозки продовольствия, боеприпасов, топлива и пополнения для города, фронта и флота.

В заключение я доложил, что личный состав флота готов к наступлению. Морально-политическое состояние моряков исключительно высокое, приносит свои результаты неустанная работа, проводимая политработниками, партийными и комсомольскими организациями по воспитанию личного состава в духе высокого советского патриотизма. Об этом лучше всего свидетельствует то, что наши партийные организации получают много заявлений от ветеранов боев первых двух лет войны и молодых балтийцев с просьбой принять их в партию. С начала года в партию принято около восемнадцати тысяч матросов, старшин и офицеров.

- Значит, на островах Лавенсари и Сескар, - спросил Говоров, - положение прочное?

- Летом мы основательно проверяли их оборону. Можно надеяться, что противник не решится предпринять здесь наступательных действий. А если все-таки попробует, будет бит...

- Насколько мы сильны и какой располагаем техникой, чтобы прогрызть пресловутый вал? - задал командующий очередной вопрос и сам начал на него отвечать: - Если сложить силы Ленинградского и Волховского фронтов, у нас пехоты вдвое больше, чем в 18-й немецкой армии. Артиллерии и минометов -

почти в три раза больше. Танков и самоходных артиллерийских систем - почти в шесть раз. Даже авиации, конечно вместе с ВВС флота, - в четыре раза больше. Такое соотношение сил и средств обязывает нас побеждать с минимальными потерями.

Попросив еще раз слова, я добавил;

- Важно и качество вооружения. Командующий авиацией флота генерал-лейтенант Самохин докладывал, что нам передают самолеты отечественного производства с такими тактико-техническими данными, каких у фашистов нет. Для использования на море они будут просто незаменимы. - Я сказал это, надеясь, что командование фронта разрешит нам в ходе наступления использовать авиацию флота не только для поддержки наступающих частей, но и непосредственно для действий на морских направлениях.

А. А. Жданов, улыбнувшись, только подтвердил вывод Самохина:

- Это верно. По потолку, маневренности, скорости, вооружению, приборам, по защите экипажей, словом, по всем статьям новые самолеты великолепны. Это вам не английские "харрикейны".

Генерал Говоров четко и ясно охарактеризовал общий стратегический замысел предстоящей операции. Оба фронта, Ленинградский и Волховский, одновременно наносят удары по фланговым группировкам 18-й немецкой армии, отбрасывают противника от Ленинграда и освобождают Новгород. Затем будет развито наступление на города Кингисепп и Лугу с целью завершить разгром главных сил врага и выйти на рубеж реки Луга.

Командующий фронтом поставил задачи и перед нами, моряками: надежно прикрыть фланги армии с моря, содействовать разгрому узлов обороны врага огнем морской артиллерии и авиации, взаимодействовать со 2-й ударной армией в уничтожении стрельнинско-петергофской группировки противника, не давая ей возможности отступить. Стало еще более ясно огромное значение ораниенбаумского плацдарма, Малой земли, куда флоту было приказано перебросить армейские соединения с боевой техникой. Отсюда начнется один из двух мощных ударов фронта.

- Наступление предполагается начать в середине января, - сказал А. А. Кузнецов. - И так как главная группировка врага скована на Правобережной Украине, из общих резервов Кейтель ничего не сможет дать Кюхлеру...

Сразу же после совещания мы приступили к реализации полученных директив.

Корабельная и береговая артиллерия были сведены в четыре группы, а железнодорожная артиллерия составила пятую. Морской бригадой железнодорожной артиллерии командовал генерал-майор Д. С. Смирнов.

В интересах войск, которые должны будут наступать с ораниенбаумского плацдарма, мы создали наиболее мощную артиллерийскую группу под командованием подполковника Е. А. Проскурина. В нее вошли артиллерия Кронштадта (начальник подполковник А. И. Берг), его фортов, Ижорского сектора и бронепоездов, а также орудия кораблей, базировавшихся в Кронштадтской гавани, - линейного корабля "Марат" (впоследствии "Петропавловск"), двух эскадренных миноносцев и канонерской лодки. Всего в этой группе было 84 орудия, из них 16 - калибра 305 мм.

Генерал И. И. Федюнинский, командарм 2-й ударной, получал также помощь авиации флота, а она равнялась трети всех военно-воздушных сил фронта. К тому же балтийские летчики отлично знали район предстоящих боевых действий.

Силы трех других артиллерийских групп использовались в основном на красносельском направлении. 2-я группа - это корабли эскадры вице-адмирала Ю. Ф. Ралля, дислоцированные в районе устья Невы, линкор "Октябрьская революция" и 2 эсминца. 3-ю группу возглавлял капитан 1 ранга М. Г. Иванов. В нее входили дивизион эскадренных миноносцев и дивизион канонерских лодок, стоявших на Неве выше Ново-Саратовской колонии. 4-ю группу (командир инженер-капитан 1 ранга И. Д. Снитко) составляла артиллерия полигона.

Из 205 орудий больше половины имели внушительную мощность, то есть были калибром от 130 до 406 мм.

Нужно было договориться о том, кто будет вызывать наш артиллерийский огонь и для каких целей. Условились, что огневые задачи поставят общевойсковые начальники каждый в своей полосе наступления, но общее управление действиями артиллерийских групп будет возложено на командующего флотом, а начальник береговой обороны станет его заместителем.

Я начинал свою командирскую службу в двенадцатидюймовой башне линейного корабля и с тех пор любил "ученую" сторону артиллерийского дела. Это и сейчас помогало мне в неотложных заботах. Уточнив огневые позиции оборонительных сооружений противника, мы прежде всего усилили сеть наблюдательных постов. К началу операции их у нас насчитывалось 158. Они были созданы корабельными и береговыми артиллеристами флота. Было хорошо отработано взаимодействие между постами и командными пунктами

общевойсковых начальников, проведено специальное учение по связи. Многие корабли и железнодорожные батареи были перебазированы ближе к линии фронта} что позволяло им вести огонь по целям в глубине 1 обороны противника. Топографы тщательно проверили "привязку" огневых позиций.

Вся эта сложная работа была завершена до Нового года и, кажется, не вызвала никаких подозрений у фашистского командования.

Своевременно закончили подготовку к операции и авиаторы. Штабы флотских авиационных соединений согласовали со штабами ВВС фронта и 2-й ударной армии задачи, время их выполнения, силы и средства, создали необходимые запасы горючего и боеприпасов.

Наибольшее напряжение авиации флота предполагалось на первые двое суток, когда войска фронта будут преодолевать главную полосу обороны врага.

Командный пункт генерала М. И. Самохина для обеспечения высокой оперативности управления авиацией флота расположили в непосредственной близости от командного пункта генерала И. И. Федюнинского. Между КП командующего флотом, командующего авиацией флота, начальника береговой обороны и командирами всех артиллерийских групп была организована надежная проводная и радиосвязь, которая дублировалась обходными линиями через узел связи штаба фронта.

Подготовка артиллерии и авиации флота к наступательной операции требовала, разумеется, большого внимания, усилий и времени. И все же, как ни велики были эти заботы, нам одновременно предстояло организовать в сложнейших условиях обширные морские воинские перевозки. Задача чрезвычайно сложная: спланировать и осуществить в сжатые сроки транспортировку десятков тысяч человек с боевой техникой и всеми видами имущества. А времени - в обрез. Правда, заявки на перевозки нам сообщили еще в октябре, но до декабря их объем увеличили в два раза, заставляя нас изменять и без того напряженные планы.

К тому же надо учесть, что Балтийский флот не располагал специальными транспортными средствами. Вместо них использовались сетевые заградители, озерные и речные баржи. Самоходных барж и буксиров не хватало. Позднее для буксировки рискнули применить тральщики. Впрочем, если бы в нашем распоряжении и были крупные суда, то использовать их на фарватерах с малыми глубинами мы все равно бы не могли. В те дни чаще чем обычно упоминали старое хлесткое прозвище Невской губы - Маркизова лужа. Мало того, что глубины на ее

фарватерах были небольшими, - и противник располагался тут же, рядом. На самый демаскирующий сигнал он немедленно отзывался артиллерийской стрельбой. Если б гитлеровцы обнаружили или заподозрили, что мы усиливаем войска на ораниенбаумском плацдарме, они немедленно обрушили бы удары своей артиллерии и авиации на все пункты погрузки и выгрузки наших войск и боевой техники.

Мы противопоставили этой опасности четкое планирование перевозок, тщательную маскировку, полную скрытность погрузо-разгрузочных работ. Да и психологический фактор учитывали: противник явно не ожидал от нас такой дерзости.

В результате под носом у гитлеровцев безнаказанно проходили "летучие голландцы" весьма неуклюжего вида. К дизелям мы соорудили глушители. Использовали преимущественно дизельное топливо, чтобы не дымить и не искрить. Тихо и медленно ударялись по воде, буксирные тросы, журчала вода, разрезаемая нагруженными баржами или бывшими невскими "трамваями". Дежурная служба в Ораниенбауме и Кронштадте непрерывно докладывала в нашу импровизированную диспетчерскую: "Конвой пришел. Разгружается у трех причалов", "Конвой вышел в Ленинград". Другой голос шел с Лисьего Носа: "Отправил 340 офицеров и солдат. Грузятся еще 200... "

Конечно, все это совершалось ночами, которые в ноябре уже достаточно темны и продолжительны. Иной раз нам удавалось отправить за ночь 8 - 12 судов, разгрузить их и вновь увести к причалам. Однако и днем в Ораниенбаумском порту противник вряд ли разглядел бы замаскированное судно. Внешне спокойно и мирно выглядел и берег: все, что было перевезено, сразу же втягивалось в укрытия парк, лес, дома - или немедленно и тщательно маскировалось.

Замечательно вел себя в эти тревожные ночные часы личный состав перевозимых подразделений, кораблей и судов. На берегу ни огонька. Категорически запрещено включать, даже на миг, автомобильные фары. И в этой кромешной темноте надо было не просто сидеть, затаившись, а двигаться, работать, экономя каждую минуту.

За организацию конвойной службы отвечали командиры военно-морских баз: в Ленинграде - контр-адмирал Н. Д. Кулешов, в Кронштадте - контр-адмирал Г. И. Левченко. Детально предусматривалась защита наших тихоходных и неповоротливых конвоев. На каждый переход составлялся план, в котором указывался состав конвоя, ставились конкретные задачи силам охранения и обеспечения, определялись порядок выполнения этих

задач и способы связи.

Перед выходом очередного конвоя в готовность приводились корабельные, береговые и железнодорожные батареи. В любой момент они могли вступить в дуэль с вражеской артиллерией. Вдобавок на аэродромах дежурили для ударов с воздуха по батареям противника самолеты-ночники.

Все это позволило нам обезопасить ночные рейсы от возможных неожиданностей. Флот успешно выполнил трудную задачу.

Перевозки начались 5 ноября. А 20 ноября я доложил командующему Ленинградским фронтом, что без потерь перевезены 30 тысяч человек, 47 танков, около 1400 машин различного назначения, 400 орудий и минометов, 3 тысячи лошадей, почти 10 тысяч тонн боеприпасов и других грузов.

Но на этом транспортировка войск и техники не закончилась...

В 4 часа утра 23 декабря у меня дома зазвонил телефон (я в эти дни совсем некстати заболел воспалением легких). Вызывал Л. А. Говоров, вернувшийся из Ставки.

- Сейчас к вам выедут начальник штаба фронта генерал-лейтенант Гусев с командующим артиллерией генерал-лейтенантом Одинцовым. Они расскажут о новых задачах и новых указаниях.

- Леонид Александрович, - предупредил я, - все, что зависит от флота, выполним, но погода ухудшается, Невская губа замерзает...

Ночь была необычно тихой, без единого обстрела. Вскоре у дома на Петроградской, где я жид, остановилась машина.

Разговор был короткий и деловой. Д. Н. Гусев и Г. Ф. Одинцов точно указали, сколько и что нужно перевезти, в какие сроки. Я попросил распорядиться о немедленной переброске инженерного батальона на пирс в Лисий Нос, чтобы подготовить причалы к приему тяжелой техники - танков, самоходных артиллерийских установок, дивизионной артиллерии, тягачей.

По информации генералов нетрудно было догадаться: после доклада Л. А. Говорова в Ставке ораниенбаумский плацдарм был выбран для нанесения более мощного удара, чем предполагалось ранее.

А это означало, что на плечи флота ляжет задача куда сложнее, чем та, которую мы осуществили в ноябре. Даже беглый подсчет показал, что теперь нам предстояло перевезти из Ленинграда и Лисьего Носа на плацдарм за те же 15 дней вдвое больше грузов. И это в условиях наступившей зимы!

Да, погода резко ухудшилась. В устье Невы, вдоль всего

северного берега Невской губы образовался блинчатый лед. Небольшие льдины смерзались, образуя довольно обширные поля. Пользоваться самым глубоким фарватером для перевозок на многих судах становилось невозможно. Но и прекратить транспортировку или замедлить ее тоже нельзя.

Надо было срочно найти способ разрушения льдов на фарватере.

Речные буксиры для этой цели не годились. Правда, разгоняясь, они могли "вползать" в лед, но при этом часто теряли винты и рули. Ломать лед силой старого ледокола "Ермак"? Однако он мог работать только на гораздо больших глубинах. Мы еще не определили даже в общих чертах средств борьбы со льдами, как положение осложнилось: стали поступать сведения о сжатии, подвижках и торошении молодых ледовых полей.

- Чего и следовало ожидать, - вспоминали с огорчением свои прогнозы флотские синоптики.

Но выход из тупика надо было найти в любом случае. В эти дни мне пришлось выслушать немало упреков. Я и сам внутренне возмущался: месяц ничего не перевозили, упустили такие возможности!

На очередном совещании с нашими флагманами и штабными офицерами один из них предложил:

- Остается рискнуть быстроходными тральщиками.

- Как?

- Им придется буксировать баржи, пусть и выполнят функции ледоколов...

Такое предложение было, как говорится, не от хорошей жизни. Ведь корпуса этих кораблей, не предназначенные для таких целей, станут быстро изнашиваться. Но делать было нечего, обстановка заставляла.

Решение приняли. Но беда одна не ходит. Все предыдущие дни дул слабый ветер, а теперь со дня на день он все более усиливался, изменяя направление с юго-западного на западное. И в эти же дни вдруг начал активизироваться противник. Его артиллерия стала периодически открывать огонь по Кронштадту, Лисьему Носу, Ораниенбауму, по переднему краю нашего плацдарма - в районе села Мартышкино. Три дня прошло после первого артналета, и мы поняли, что эта группа фашистов, ведущая огонь, для нас наименее опасна. Педантичная стрельба производилась в определенные часы и почти с одинаковым лимитом снарядов. Значит, били фашисты без определенной цели, просто "для порядка".

Снова начались перевозки. Только шли они, как казалось теперь, медленнее. А возможно, у нас просто изменилось

субъективное ощущение времени? Иначе говоря, мы нервничали. Но попробуйте сохранить спокойствие, когда вам сообщают:

- Тральщик с трудом пробивает лед в фарватере... Еще бы! В дневные часы, когда мы фарватером пользоваться не могли, его, конечно, затягивало ледяной коркой.

- Что у него? Что буксирует?

- Боезапас. Техника тоже есть - тягачи, радиостанции.

- Все-таки идет?

- Да, пока идет.

Обстановка требовала неослабного наблюдения за ходом перевозок. В связи с этим мне довольно часто приходилось бывать на командном пункте, откуда осуществлялось руководство ими. Этот пункт находился на фабрике "Канат". В одну из тревожных ночей вместе с контр-адмиралом И. Д. Кулешовым мы прошли к берегу и прислушались. Где-то вдали вода стесненно плескалась, будто дышала. Своеобразные шумы распространялись в направлении к Стрельне и перемешивались с треском раскалывающихся льдин.

- Зажмет еще у самого берега, на виду у фашистов. А те утром вдруг удачно пальнут, - сказал Кулешов. На смуглом с небольшой бородкой лице Ильи Даниловича было написано беспокойство. За время после 1942 года, когда он прибыл к нам с Черного моря, я хорошо успел узнать этого человека, воодушевлявшего всех своей жизнерадостностью, опытного моряка. Если Кулещов чем-то обеспокоен, значит, положение действительно серьезное. Так оно и было, опасения оказались ненапрасными.

Когда мы вернулись на КП, дежурный доложил Илье Даниловичу, что тральщик зажат льдом и его командир просит помощи. До берега, где находится противник, всего три мили...

- Карту, - потребовал Кулешов и угрюмо бросил: - Правду говорит...

Решили срочно направить на помощь другой тральщик, которым командовал капитан-лейтенант А. В. Цыбин. Отправили и, уж конечно, остались ждать результатов. Прошло некоторое время. Первые сведения: тральщик обеспечения подошел, но торосы преградили путь, невозможно подать буксир. Если бы раньше подумали, то на руках по льду подтащили бы буксирный трос, а теперь нельзя лед взломан, крошево плавает.

Как впоследствии стало известно, в этой критической ситуации смелый поступок совершил матрос комсомолец Михайлов.

- Пройти можно! Разрешите? - обратился он к командиру.

Вместе с Михайловым на лед пошли мичман Тарнопольский, старшина 1-й статьи Барзыкин, матросы Ундарев и Лазарев.

Ползком, по доскам, проваливаясь в воду, они дотянули трос на баржу. И вот результат - суда своевременно вышли из опасного района, можно сказать, из-под носа у противника.

Следующая ночь преподнесла новую, еще более опасную каверзу. Ветер усилился, началась сильная подвижка льдов в Невской губе, к в них были зажаты восемнадцать (!) судов, буксировавших баржи с бойцами и техникой. Все попытки провести их ночью хотя бы в Кронштадт успеха не имели.

Неумолимо приближалось утро, надо было принимать чрезвычайные меры. Я созвонился с Самохиным, послал к нему штурманов с картами, и перед рассветом группа опытных пилотов начала ставить дымзавесы в районе зажатых льдами судов. Летчикам помогли станции дымопуска наших баз. С риском балансировали по доскам и плавающим льдинам смельчаки (среди них наиболее отличились матросы Прохоров, Лебедев, Иванов и старшина 2-й статьи Смирнов), как можно дальше вынося дымовые шашки. Запеленали дымом тральщики с баржами так, что люди оттуда взмолились по радио:

- Спасибо. Но не усердствуйте так, дышать нечем.

Противник, конечно, почуял неладное, начал обстрел. Однако в течение целого дня гитлеровцы так и не разобрались в обстановке на льду залива. Им просто было не до этого. Ведь мы немедленно обрушили на вражеские батареи удары нашей артиллерии, бомбардировочной и штурмовой авиации. Особенно хорошо работали бомбардировщики подполковника М. А. Курочкина.

Батареи противника, расположенные в районах Коркули, Владимирове и совхоза "Беззаботное", были парализованы. Должно быть, до конца войны немцы так и не узнали, почему мы именно здесь нанесли им такой неожиданный и сильный удар. День между тем был выигран, и вскоре все наши тральщики, буксиры и баржи без потерь пришли в Ораниенбаум.

Но обстановка продолжала оставаться напряженной. Едва окончилась эпопея с восемнадцатью судами, как возникла новая угроза: начались колебания уровня воды в Невской губе. А это означало, что каждый час конвои могут оказаться на мели.

Мне позвонил командующий Кронштадтским морским оборонительным районом контр-адмирал Г. И. Левченко:

- Тебе докладывал Кулешов?

- О чем?

- О том, что выполнение директив по перевозкам снова срывается.

- А я бы его не стал слушать!

- А меня выслушаешь?

Я попытался уйти от прямого ответа дипломатическим замечанием, что серьезные вопросы по телефону не решают. Но адмирал довольно резко заявил, что он скоро прибудет ко мне... Действительно, пришла беда.

На трассе Ленинград - Ораниенбаум толщина льда сильно возросла. Лед стал толще и у причалов. Это само по себе задерживало движение судов. И вдобавок начались значительные колебания уровня воды: от -60 до +60 сантиметров. В этих условиях на переход конвоя в одну сторону требовалось в лучшем случае 12 - 14 часов.

- Переориентируем все перевозки под вашим контролем на Лисий Нос Ораниенбаум. Командование Ленинградского фронта не пойдет на прекращение перевозок, - решил я.

Я ожидал, что адмирал скажет, будто там нет подходящих условий, но он утвердительно кивнул. Нам еще раньше в тесном содружестве с начальником инженерных войск фронта генерал-лейтенантом Б. В. Бычевским удалось на Лисьем Носу расширить причалы и укрепить их для погрузки тяжелой техники и танков. Но мелководные подходы к пристани не позволяли использовать мощные морские буксиры с ледокольным утолщением. В условиях неподвижного, иногда и торосистого льда здесь работали только тральщики и заградители. Но другого выхода не виделось.

Пришлось распорядиться, чтобы Кулешов сообщил о вновь принятом решении штабу Ленинградского фронта и организовал переброску с городских причалов назначенных для Ораниенбаума грузов.

Все действовали оперативно. К вечеру колонны с грузами прошли мимо Лахты на Лисий Нос. Подписав короткое объяснение по этому вопросу в адрес Военного совета фронта, я приехал на пристань проверить ход погрузочных работ.

Пройдя на один из пирсов и наблюдая, как сбивают лед на буксире, я подумал, что температура воздуха с каждым днем падает и что можно ведь готовить еще один путь: ледовую дорогу Горская - Кронштадт, с тем чтобы затем людей и технику в Ораниенбаум перевозить на баржах, но уже оттуда.

С этой мыслью заторопился в обратный путь. На подходах к пристани скапливались танки, орудия, машины разного назначения - от санитарных до автомастерских. "Вот мишени", - подумалось мне, и я приказал шоферу возвращаться к пристани. Хотелось помочь командирам практическим советом, найти решение для более рационального и уплотненного размещения грузов, чтобы не было у причалов этого скопления техники. Однако ничего не приходило в голову.

Мою тревогу заметил и правильно понял командир сетевого заградителя "Онега" капитан-лейтенант Ф. Д. Рутковский.

В его маленьком и дружном коллективе, который сейчас размещал танки и орудия на палубе, царило деловое возбуждение. Работа кипела под руководством энергичного боцмана старшины Анциферова. Рутковский подозвал его и сказал, что надо бы добиться более плотной загрузки корабля.

Анциферов с минуту раздумывал, прикидывая что-то, потом попросил довериться ему: он, мол, сам все сделает.

- Действуйте, - сказал Рутковский.

Минут через пятнадцать раздались задорные молодые голоса: "Качать старшину!" Выяснилось, что "Онега" дополнительно забирает в рейс еще один тяжелый танк. Пример онежцев послужил сигналом к соревнованию команд всех транспортов. Вес и объем отправляемых с Лисьего Носа грузов сразу резко возрос. Мы поддержали и поощрили это движение, объявив приказом благодарность Рутковскому и Анциферову.

9 января метеорологическая обстановка улучшилась. Суда могли быстрее совершать переходы к Ораниенбауму. Одновременно мы открыли дорогу по льду из поселка Горское в Кронштадт. Сначала по ней двигались только пешеходы и конный транспорт, потом пошли и машины.

Когда транспортировка начала производиться с перевалкой в Кронштадте, появилась возможность привлечь к ней и ледокольные морские буксиры.

К 22 января все дополнительные перевозки были осуществлены. С 23 декабря по 21 января мы транспортировали 22 тысячи солдат и офицеров, 800 автомобилей и спецмашин, 140 танков, 380 орудий и минометов, а также другие грузы общим весом до 20 тысяч тонн.

А противник и знать не знал о передислоцировании целой армии на приморский плацдарм.

Флот обеспечил выполнение главного замысла - начать внезапное наступление мощной группировки сил. Действительно, 2-я ударная армия И. И. Федюнинского к началу наступления получила превосходство общевойсковых соединений над фашистами в два с половиной раза, по танкам - более чем в пять раз, по орудиям и минометам - более чем в три раза.

Мы могли по праву гордиться своим вкладом в успех предстоящей операции. Осуществив в таких масштабах морские перевозки, балтийцы еще раз доказали, что они могут самоотверженно и, главное, результативно действовать в самых трудных условиях.

Да, эти сложнейшие задачи мы сумели решить главным

образом благодаря высокому порыву людей, их страстной любви к Родине, самоотверженности.

Как всегда, велико было в этот период значение партийно-политической работы, хотя она имела особые трудности. Дело в том, что длительное время командиры и политработники по понятным причинам в разговорах с людьми не указывали конкретные сроки и участки наступления войск фронта.

Но вот в начале января Военный совет флота собрал всех командиров и начальников политотделов соединений. На совещании речь пошла об активных наступательных действиях. Стало ясно, что теперь и для нас близок решающий час. Это вызвало у всех на флоте громадное воодушевление.

Переброска войск и техники в Ораниенбаум внешне не выглядела так эффектно, как многие другие боевые действия или операции Балтийского флота. Перевозки есть перевозки. Формально это не бой, не сражение. Тем не менее хочу особо подчеркнуть: это был подвиг, который дал возможность нанести сокрушительный удар по врагу.

Ленинград выстоял, Ленинград победил!

В ночь на 13 января я встретил на Лисьем Носу командующего 2-й ударной армией генерала И. И. Федюнинского. К ее бойцам и офицерам ленинградцы питали благодарные чувства. Трудящиеся города Ленина знали, что армия была активной участницей боев в январе - феврале 1943 года, благодаря которым удалось открыть прямую железнодорожную связь со страной и с Волховским фронтом. И вот сейчас снова начинается наступление прославленного объединения. И снова - в январе, и снова - под командованием Ивана Ивановича Федюнинского.

Имея в виду это повторяющееся сочетание, - кто-то из наших балтийцев уважительно окрестил командарма "генералом Январем".

- Мне сказали, что вы здесь, - обратился ко мне Федюнинский. - Но признательность выражу, товарищ адмирал, когда заколотим крышку гроба нашего противника.

- Значит, начинаем? - спросил я.

Он был озабочен и напряжен. Его можно было понять: армия сосредоточена на пятачке и с него должен быть нанесен удар по врагу. Задача не из простых!

Угадывая его состояние, я сказал:

- Не сомневайтесь, Иван Иванович, вся наша авиация и артиллерия с рассвета четырнадцатого в вашем распоряжении, в том числе не меньше сотни стволов крупных калибров... Не подведем.

На машине мы вместе уехали через Горскую в Кронштадт, а оттуда на буксире в Ораниенбаум.

И вот он настал, долгожданный момент. 14 января "генерал Январь" приказал открыть огонь. Я в это время находился на наблюдательном пункте 1-й артиллерийской группы у переднего края ораниенбаумского плацдарма. На хронометре 9 часов 35 минут.

- Начинаю, - сказал подполковник Проскурин.

Я протянул ему руку, дружески пожал:

- Действуйте!

Странное, ни с чем не сравнимое чувство овладело мной, когда на НП в лесу, в непосредственной близости от переднего края, я воочию наблюдал эффективность действий нашей артиллерии.

Это был шквал огня и раскаленного металла. На вражеском переднем крае и в районе важнейших целей рвались двенадцатидюймовые снаряды Красной Горки. Их мощные взрывы были видны и слышны за два десятка километров. Снаряды других калибров накрывали штабы и батареи противника, узлы дорог, разрушали траншеи...

В оглушительной канонаде выделялись орудийные голоса Кронштадта, его фортов и линейного корабля "Марат". Их снаряды проходили над нашими головами. Плотность огня была великолепная. Ведь мы смогли перевезти на ораниенбаумский плацдарм даже несколько железнодорожных батарей...

Я жил ощущением наступившего боя. Адская канонада, казалось, распространилась вдоль всего горизонта. Неотразимые удары крушили оборону врага. Возникали огромные столбы дыма и огня, доносились взрывы, тряслась земля. Более 100 тысяч снарядов и мин обрушили артиллеристы армии и флота на позиции врага!

Славный день! Канонада еще не умолкла, а корректировщики с высот за поселком Таменгонт доносили, что наши танки сбрасывают маскировку, готовится к атаке пехота.

Войска генерала И. И. Федюнинского перешли в наступление.

Опираясь на сильно укрепленную и глубоко эшелонированную оборону, противник ожесточенно боролся за каждый опорный пункт, пытался контратаковать...

Участились доклады наблюдателей и корректировщиков. Все чаще поступали просьбы на открытие огня, прежде всего по Порзолову и Сашину, по Владимирову и Кузнецам. Короткие артиллерийские удары повторялись шестнадцать раз. По заявке командира стрелкового корпуса, наступавшего на правом фланге войск 2-й ударной армии, генерала А. И. Андреева артиллерии

флота было приказано усилить огонь против объектов противника, которые еще не были разрушены и могли помешать продвижению войск.

Доложили о захвате первых групп пленных. Прежде почти всегда самодовольные, гитлеровцы ныне держались по-иному - растерянно и робко рассказывали о своем поражении.

К концу дня стало ясно, что первая позиция оборонительной полосы врага взята нашими войсками.

А как обстояло дело в Петергофе, в Стрельне? Я позвонил начальнику штаба фронта генералу Д. Н. Гусеву. Он ответил, что петергофско-стрельнинская группировка вражеских войск еще держится. На петергофском участке на каждую цель противника расходовалось 40 - 70 снарядов крупного калибра. Выполняя требования генерала И. И. Федюнинского, флотские артиллеристы открывали огонь по объектам в районах Капорья, Кернова и Глобицы, громили скопления вражеских войск и техники. С большим напряжением в этот день работали артиллеристы подполковника Г. В. Коптева, майоров Е. С. Семенченко, Я. Д. Туликова и В. Д. Стукалова. А батареи Е. П. Мельникова, И. Н. Бердникова и А. В. Марчукова полностью разрушили узлы обороны в Дятлицах, Гостилицах и Ропше. В распоряжении врага наблюдалось не менее двадцати крупных взрывов и пожаров.

Запись тех дней: "За день в 1-й группе проведено 128 стрельб. Выпущено 3112 снарядов только крупного калибра".

В ночь на 15 января и в течение всего дня артиллерия флота продолжала наносить удары по вражеским батареям, уничтожая и нейтрализуя их. Мне в эту ночь предстояло перебраться в город, пересечь его и прибыть на командный пункт фронта.

Фашисты, конечно, догадывались, что стоявшие в конце Международного проспекта стены огромного недостроенного и разбитого Дома Советов скрывают наблюдательный пост наших артиллеристов - очень уж удобное место. Поэтому здание часто обстреливалось. Но немцы не предполагали, что в разгаре начавшегося наступления отсюда будет управлять войсками командующий фронтом. Здесь была сосредоточена мощная оптика, радиостанции и Другая техника управления, сюда тянулись десятки проводов связи.

Ранним утром, до начала небывалого артиллерийского "концерта", которому предстояло разразиться теперь уже на главном участке наступления, я был на КП фронта. Вместе с Л. А. Говоровым поднялись на чердак разрушенного здания. В морозной синеве сумрачно вырисовывались Пулковские высоты, в стереотрубу отчетливо просматривался весь передний край.

Артподготовка началась. Тысячи стволов фронта и флота сотрясали воздух. В грохоте канонады наши попытки разговаривать напоминали мимику актеров в немых фильмах. Мы вынуждены были объясняться друг с другом записками. Меня, да и всех присутствующих здесь восхищала удивительная сила огня, ритмичность, непрерывность и точность действий наших артиллеристов.

- Отличная работа! - сказал я командующему артиллерией фронта генерал-лейтенанту Г. Ф. Одинцову.

- Спасибо на добром слове, Владимир Филиппович, но похвала ваша должна быть предназначена не только мне, - ответил генерал. - Тут не меньшая заслуга Ивана Ивановича Грена.

Вражеская артиллерия систематически обстреливала Ленинград. Бывали дни, когда противник до семидесяти раз открывал огонь по городу, используя для этого 15 - 17 батарей одновременно.

Из захваченных у фашистов карт с планами города было видно, что даже Эрмитаж, Дворец пионеров, больница Эрисмана имели свои номера и предназначались для систематического обстрела. Наибольшей интенсивности вражеские артналеты достигли к сентябрю 1943 года. Примерно треть, а в отдельные периоды и около половины всех снарядов, выпущенных по городу, падало на объекты флота. За 1943 год в Ленинграде было зарегистрировано 78 304 падения снарядов, из них - 33 026 в расположении частей и соединений флота.

Контрбатарейная борьба осложнялась тем, что часто огонь приходилось вести на предельных дистанциях. В такой ситуации быстро и точно засечь вражеские артиллерийские позиции - первейшее условие. Где только не устраивались наши артиллерийские разведчики: на чердаках мясокомбината и Дворца Советов, на эллинге завода имени Жданова и многоэтажных жилых домах в Автово, на соснах в лесу ораниенбаумского плацдарма и правого берега Невы! Контрадмирал И. И. Грен бывал почти на всех этих точках, лично изучал систему наблюдения за врагом и расположение его батарей.

Для нанесения ответных ударов по каждой выявленной батарее врага создавались группы в составе 6 - 7 артиллерийских дальнобойных батарей, а для борьбы с вновь появившимися огневыми точками были готовы резервные группы в составе 10 - 14 батарей.

Только в 1943 году артиллерия флота израсходовала для контрбатарейной борьбы 104 194 снаряда калибром 100 - 406 мм.

Артиллерия флота имела уникальные по своей мощности системы, которые не предназначались для такого длительного и интенсивного использования. Но считаться с обычными нормами не приходилось.

Опыт, накопленный артиллеристами под руководством Грена, использовался сейчас.

Я пожалел в эту минуту, что Иван Иванович не видит результатов своего труда, не слышит артиллерийской симфонии, гремевшей перед нами, - он был нужнее в другом месте.

После мощной артиллерийской и авиационной подготовки войска 42-й армии перешли в наступление в направлении Красное Село, Ропша. На направлении главного удара действовали воины 30-го гвардейского стрелкового корпуса генерала Н. П. Симоняка, героя обороны

Ханко, командира одной из первых дивизий, форсировавших Неву в январе 1943 года. Основным костяком его корпуса были ушедшие воевать на сушу матросы Балтики.

Часов в одиннадцать меня попросили срочно оказать помощь: фашисты укрепились на одной из высот в районе Красного Села, упорно огрызались и задерживали продвижение нашей пехоты.

Я и раньше знал об этой так называемой цели No 23. Но все же проверил свои предположения по телефону, вызвав командира 4-й артгруппы инженер-капитана. 1 ранга И. Д. Снитко. Он подтвердил мои сведения, и я поручил ему фундаментально заняться зловредным "орешком". Орудия калибра 406 мм вместе с артиллерией крейсера "Максим Горький" сумели его все же расколоть.

Несколько позже поступило приказание командующего фронтом подавить сопротивление противника в Малых Кабози и Виттолово. Эти цели, как и предыдущую, могли накрыть только орудия группы Снитко и линейного корабля "Октябрьская революция".

Они ударили вместе. 500-килограммовые снаряды разрушили ряд долговременных огневых точек, уничтожили много офицеров и солдат.

До штурма Кенигсберга я потом не наблюдал такого мощного огня и такой грандиозной концентрации артиллерии. В продолжение 15 января орудия нашей железнодорожной артбригады открывали огонь 136 раз и выпустили при этом 7 тысяч снарядов, а вся артиллерия флота провела 220 стрельб и выпустила 12 тысяч снарядов.

На второй день наступления флотская артиллерия сокрушила батареи врага в районе Большого Семиногонта, громила неприятельские узлы сопротивления.

По данным управления артиллерией флота, балтийцы на первом этапе наступления обстреляли 876 целей, израсходовав более 24 тысяч снарядов крупного калибра, разрушили 33 долговременных огневых сооружения, 11 узлов сопротивления, уничтожили десятки орудий крупного калибра, подавили более 500 раз огонь батарей гитлеровцев и вызвали 20 больших взрывов и 17 пожаров.

Генерал-лейтенант Г. Ф. Одинцов говорил:

- В военной истории едва ли имело место такое классическое использование морской артиллерии для нужд наземных войск.

Позднее Указом Президиума Верховного Совета СССР за отличные боевые действия по разгрому немецко-фашистских войск под Ленинградом крейсер "Максим Горький" и 101-я морская артиллерийская железнодорожная бригада были награждены орденом Красного Знамени.

Я еще не упомянул о том, как помогала фронту авиация флота, решавшая в этой операции не совсем обычные задачи. А эта помощь имела не меньшее значение, чем массированный огонь крупнокалиберной морской артиллерии.

В период блокады Ленинграда авиация флота значительную часть своих боевых действий вела в интересах сухопутных войск и приобрела в этом качестве большой боевой опыт. Ныне он особенно пригодился. Все три дивизии нашей авиации вновь прославили в ленинградском небе имя балтийцев, хотя погода и усложняла обстановку. В первые дни наступления вообще трудно было летать. Облачность увеличилась до десяти баллов. Высота ее достигала 200 метров, но нередко уменьшалась и до 20 - 30 метров. Видимость в лучшем случае доходила до километра, а временами сокращалась до сотни метров.

И все же балтийцы летали! Летчики морской авиации с исключительным самообладанием водили машины под низкими облаками, несмотря на огонь зенитных орудий и пулеметов, который, как известно, на такой высоте более опасен. Штурмовики полковника Георгия Ивановича Хатиашвили одиночно и парами наносили бомбовые удары, взрывали вместе с артиллерией долговременную оборону противника. Своими смелыми и эффективными боевыми действиями они не раз расчищали путь войскам генерала Федюнинского.

К исходу дня немцы решили отразить атаку наших войск танками. Два десятка "тигров" и "пантер" перешли в контратаку, но, не выдержав огня и ударов балтийских штурмовиков, повернули вспять. Продвижению одного из наших подразделений мешала артбатарея врага. На помощь подоспели штурмовики-балтийцы Максюта и Никулин. Мощной атакой бомбами,

пушками и пулеметами оказали поддержку пехотинцам, продвигавшимся на запад. Особенно наши наземные войска ощущали поддержку балтийских штурмовиков на дороге Гостилицы - Заостровье. Отличный пример выполнения своего долга показал там командир 35-го штурмового авиационного полка майор Д. И. Акаев. Он первым нанес точный и чувствительный удар по противнику, действовавшему в этих районах.

Военный совет Ленинградского фронта после первого же дня боевой работы авиации флота, поддерживающей армию генерала И. И. Федюнинского, объявил благодарность всему летному составу, участвовавшему в боях 14 января.

15 января высота облачности несколько увеличилась. Теперь бомбоштурмовые группы можно было прикрывать истребителями. Воспользовавшись этим, командование флотской авиации отлично помогло 2-й ударной армии в районе Дятлицы, Забородье, введя в действие новые ударные силы.

В последующие дни активность нашей авиации продолжала возрастать.

Авиационные полки минно-торпедной дивизии под командованием И. И. Борзова и М. А. Курочкина получили задание нанести мощный удар по сосредоточению вражеских войск и техники в районе Ропши. Над аэродромом дивизии была сплошная низкая облачность, но, несмотря на это, пикировщики начали взлет, один за другим уходя за облака для построения. После сбора всех групп ведущий командир полка М. А. Курочкин взял курс на Ропшу. Первая группа зашла на цель с тыла и, используя элемент внезапности, удачно сбросила бомбы на цели. Следующая группа под командованием Героя Советского Союза В. И. Ракова вместе с летчиками Барским и Кожевниковым нанесла удар по предполагаемому месту нахождения вражеского командного пункта. Последнюю группу вел капитан Голубев. Противник встречал группы пикировщиков сильным зенитным огнем, но балтийские летчики, искусно маневрируя, преодолели завесу огня к сбросили свой бомбовый груз на скопление вражеской техники.

Истребители полковника В. С. Корешкова почти непрерывно патрулировали над полем боя, прикрывая наступавшие части. В полосе движения наших войск они полностью господствовали в воздухе и даже штурмовали иногда пехоту и танки противника.

Всего за первую неделю, несмотря на плохие метеоусловия, балтийцы провели 699 самолето-вылетов, из них 118 бомбардировочных, 290 штурмовых, 232 истребительных и 59 разведывательных.

После 21 января авиация флота бомбила войска противника, отходившие по шоссейным и железным дорогам, мешая им производить перегруппировки. Она сопровождала нашу пехоту и танки в наступлении 2-й ударной армии и вела разведку в тактической и оперативной глубине обороны противника. Условия для боевой работы в этот период стали более благоприятными. Противник отступал под ударами наших войск не только ночью, но и днем. Следовательно, увеличилось количество целей и объектов для воздушных атак. До конца января авиация флота выполнила 109 боевых вылетов, ее удары стали более эффективными.

Отличные действия соединений морской авиации трижды были отмечены в приказах Верховного Главнокомандующего. 9-й штурмовой авиадивизии было присвоено почетное наименование Ропшинской, а 8-й минно-торпедной авиадивизии - Гатчинской.

... Прошли третий, четвертый, пятый и шестой дни нашего наступления. Фронт прорыва все более расширялся. 17 января фашистское командование стало отводить свои войска из Ропши и Красного Села на тыловую оборонительную полосу. 19 января войска Ленинградского фронта захватили эти сильнейшие узлы сопротивления. Части 2-й ударной армии генерала И. И. Федюнинского в районе Русско-Высоцкое соединились с частями 42-й армии, которой командовал генерал И. И. Масленников. Судьба немецко-фашистских войск под Ленинградом была решена.

20 января перестала существовать петергофско-стрельнинская группировка войск противника. От солдат и офицеров трех вражеских дивизий в живых осталось лишь 1100 гитлеровцев, которые сдались в плен. Мы захватили на этой территории 85 орудий калибром от 150 до 400 мм и разное ценное имущество.

Я побывал в разрушенном фашистами Петергофе сразу после его освобождения. Они не только уничтожили любимое место отдыха ленинградцев, но и кощунственно надругались над ним. От Большого Петергофского дворца остались одни почерневшие стены. Там, где, символизируя победу русского флота над шведами, бронзовый Самсон раздирал пасть льву, зияла чудовищная обледенелая воронка. Сбегающие к морю склоны парка были заминированы, многие деревья вырублены. В подвалах петергофских домов были аккуратно сложенные поленницы - фашисты намеревались сидеть здесь всю зиму.

На Красной улице под сенью огромного геральдического креста выстроились аккуратные плиты фашистских могил - свидетельство точности прицела кронштадтского огня. Огромные,

в пестрой маскировке орудия в Нижнем парке были направлены на Кронштадт. Их стволы, ощеренные в бессильной ярости, больше не способны были принести нам вреда.

В результате наступления войск Ленинградского, Волховского и 2-го Прибалтийского фронтов во взаимодействии с Краснознаменным Балтийским флотом с 14 по 30 января 1944 года противнику, отброшенному на 60 - 100 километров, было нанесено серьезное поражение. Был окончательно освобожден от вражеской блокады Ленинград, очищен от немцев старинный русский город Новгород. Создались условия для полного разгрома фашистской 18-й армии.

К этому времени была полностью очищена Октябрьская железная дорога. Эту важнейшую магистраль спешно восстанавливали.

На втором этапе операции - с 31 января по 14 февраля - войска Ленинградского фронта развивали наступление на нарвском и лужском направлениях.

Однако левое крыло Ленинградского фронта и ближайший его сосед отставали. Лишь 12 февраля наши дивизии освободили Лугу.

Что на этом этапе мог делать флот?

Мы начали разведку морских путей на запад, расширяли свою операционную зону в Финском заливе. Теперь можно было вернуть на ряд передовых аэродромов наши истребители и с их помощью организовать прикрытие торпедоносцев на трассе перелетов над Финским заливом.

Заметно активизировалось использование нашей минно-торпедной авиации на вражеских морских коммуникациях.

Вот некоторые эпизоды тех дней.

20 февраля 1944 года летчик 1-го гвардейского минно-торпедного полка старший лейтенант Колесник и штурман младший лейтенант Зименко около полудня в 8 милях северо-западнее маяка Кэри (Финский залив) с дистанции 800 метров атаковали вражеский транспорт, шедший в охранении пяти кораблей. Торпеда попала в кормовую часть транспорта, и он затонул.

27 февраля 1944 года летчик-гвардеец этого же полка капитан Стрелецкий и штурман капитан Афанасьев западнее порта Вентспилс с высоты 40 метров и дистанции 500 метров атаковали вражеский транспорт "Монт Паскал", шедший без охранения. Торпеда попала в среднюю часть транспорта. Он начал тонуть с креном на правый борт.

Вскоре совершил удачный вылет молодой летчик Михаил Шишков. Его самолет благополучно пересек Эстонию, Рижский

залив, Ирбенский пролив и пошел над открытым морем. Изменив высоту, Шишков повел свой тяжелый самолет над самой поверхностью воды. С каждой секундой силуэт судна на горизонте увеличивался. Вскоре экипаж убедился, что это тяжелогрузный танкер. Шишков вывел машину на боевой курс, нажал кнопку, и грозная торпеда ушла в воду. Секунды ожидания - и радист-стрелок докладывает командиру, что видит на танкере мощный взрыв. Это была первая, но далеко не последняя победа молодого гвардейца, будущего Героя Советского Союза.

Поиски в открытом море вражеских кораблей авиацией велись в основном ночью, а днем - при низкой облачности, малой видимости, и притом одиночными самолетами. Дело в том, что, несмотря на освобождение нашими войсками аэродромов на территории Ленинградской области, условия для вылета торпедоносцев на коммуникации оставались сложными. Большая часть Финского залива продолжала оставаться под контролем противника. До выхода на поиск длительное время приходилось лететь над территорией, занятой врагом и плотно насыщенной средствами противовоздушной обороны, при сильном противодействии истребительной авиации. Поэтому основой тактики самолетов-торпедоносцев являлся перелет через линию фронта под прикрытием истребителей, или скрытный, с дальнейшим набором предельной высоты и уходом за облака.

Войска фронта не одолели с ходу рубеж на Нарвском перешейке, и наступление приостановилось. Правда, этот рубеж был трудным. Генерал Л. А. Говоров вызвал меня и предложил высадить за Нарвой на побережье залива десант - батальон наших автоматчиков. Я попросил средства усиления для батальона. Командующий отказал.

- Батальон автоматчиков захватит станцию Аувере, - сказал он, - займет оборону и встретит в тот же день наши наступающие войска. Высадку обеспечит огонь с кораблей. А средства усиления только стеснят батальон.

Приказ отдан, и его надо выполнять.

Было решено высадить десант ночью без предварительной артиллерийской и авиационной подготовки, с тем чтобы предельно использовать фактор внезапности. В Нарвском заливе подготовили фарватеры для подхода к району высадки и маневрирования кораблей отряда артиллерийской поддержки. Командир базы контр-адмирал Г. В. Жуков наметил корабли для включения в состав отряда. Ему же мы поручили командовать высадкой.

13 февраля в 16 часов, в сгустившихся зимних сумерках, отряд пробился через слабый лед в бухте острова Лавенсари и лег

на курс в Нарвский залив, вне видимости островов Большой и Малый Тютерс. 14 февраля около 4 часов утра первая группа катеров подошла к намеченному пункту у деревни Мерикюля и, не обнаруженная противником, высадила десант. Однако вторая группа морских пехотинцев десантировалась уже под огнем врага.

Словом, десант своей задачи, к сожалению, не выполнил. Войска фронта, предприняв в этот день наступление, прорвать оборону врага и соединиться с моряками тоже не смогли.

Но в целом обстановка продолжала складываться в нашу пользу. К 14 февраля противник был отброшен от Ленинграда на 150 - 250 километров. Создались благоприятные условия для дальнейшего наступления в юго-западном направлении: К 1 марта Ленинградская к часть Калининской области были освобождены. Наши войска вступили на землю Советской Эстонии. К этому моменту войска Ленинградского и 2-го Прибалтийского фронтов приостановили наступление, чтобы подготовиться к новым операциям.

Авиация флота и на этом этапе наносила бомбоштурмовые удары по отходящим силам противника и прикрывала войска генерала Федюнинского от вражеских ударов с воздуха. Всего с 14 января до 1 марта было сделано 4404 боевых вылета. Урон гитлеровцам балтийские летчики нанесли значительный.

Президиум Верховного Совета СССР за образцовое выполнение заданий командования наградил 1-й гвардейский минно-торпедный, 21-й истребительный и 15-й отдельный морской разведывательный авиационные полки орденом Красного Знамени. 73-й бомбардировочный авиационный полк был преобразован в 12-й гвардейский пикировочно-бомбардировочный.

За отвагу и храбрость, проявленные в боях за освобождение Ленинграда; сотни офицеров, сержантов и матросов авиации удостоились орденов и медалей Советского Союза, а десяти лучшим балтийским летчикам было присвоено звание Героя Советского Союза.

Участвуя в одной из крупнейших операций Великой Отечественной войны, балтийцы приобрели ценный опыт по прикрытию с моря флангов сухопутных войск. Он очень пригодился потом, при освобождении Карельского перешейка и Прибалтики. Ценным был и опыт осуществления морских перевозок, который мы с успехом использовали летом 1944 года, когда нужно было транспортировать часть войск фронта на Карельский перешеек, и при вторичной переброске 2-й ударной армии через Чудское озеро осенью 1944 года. Навыки же стрельбы артиллерии флота по сухопутным целям очень скоро

пригодились при разрушении укреплений врага на Карельском перешейке, а позднее - и при штурме твердыни Восточной Пруссии - Кенигсберга. Наконец, совместные действия авиаторов флота со 2-й ударной армией дали им возможность отработать оперативное и тактическое взаимодействие с наземными войсками в большом масштабе. Это тоже было многократно использовано при освобождении островов Бьёркского архипелага и Выборгского залива, а затем в Прибалтике.

Победа под Ленинградом позволила освободить южное побережье Финского залива до устья реки Наровы. Расширение операционной зоны позволяло вновь создать маневренную базу в Усть-Луге и Ручьях и начать переброску на освобожденную территорию авиации, береговых и зенитных батарей. Режим обороны наших островов Лавенсари и Сескар стал более устойчивым. Мы начали расширять зоны наших дозоров, выдвигая их на запад. Увеличились темпы, районы траления, и скоро мы открыли новые фарватеры, которые надежно охранялись. Началась даже ликвидация южной части гогландской минной позиции противника. В свое распоряжение мы снова получили бывшие наши аэродромы, что позволило эффективнее использовать штурмовики и истребители.

Создались также более подходящие условия для боевой подготовки надводных кораблей и подводных лодок в Лужской и Копорской губах. Расширение зоны базирования флота облегчило в дальнейшем ведение боевых действий и операций совместно с сухопутными войсками при освобождении Выборга и Прибалтики.

По Карельскому перешейку.

В Финском заливе

Летнее наступление Советских Вооруженных Сил в 1944 году началось стратегической операцией по разгрому противника на Карельском перешейке и в Южной Карелии. Она была осуществлена 10 июня - 9 августа. Ее составными частями являлись Выборгская и Свирско-Петрозаводская операции, которые проводились последовательно одна за другой силами Ленинградского и Карельского фронтов во взаимодействии с Краснознаменным Балтийским флотом.

В один из мартовских дней, когда наступление войск Ленинградского фронта временно приостановилось и фронт стабилизовался под Нарвой, меня вызвал нарком Военно-Морского Флота адмирал Н. Г. Кузнецов для доклада в Ставке. Докладывать предстояло в основном о состоянии флота, его готовности к выполнению новых боевых задач весной и летом 1944 года.

До приема у Верховного Главнокомандующего Николай

Герасимович внимательно выслушал меня по всем вопросам, детально и глубоко обо всем расспрашивал, явно пытаясь узнать о нашем флоте как можно больше. Он был, как всегда, прост, слегка волновался, слушая меня, несколько раз повторил, что пережитое нами, ленинградцами, в блокаду - это великий подвиг, на который способны лишь советские люди.

На приеме у Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина в присутствии адмирала Н. Г. Кузнецова обсуждался в числе других и вопрос о более полном использовании всех возможностей военно-морских флотов, улучшении руководства их боевой деятельностью. Суть моего доклада Верховному Главнокомандующему сводилась к тому, что у нас в условиях блокады Ленинграда все силы флота по приказанию командующего фронтом, которому мы были оперативно подчинены, направлялись прежде всего на оказание максимальной помощи войскам и поэтому для решения чисто морских задач оставались небольшие возможности. Я подчеркнул, что это было правильно, поскольку от обстановки на фронте зависело и положение флота. Теперь же, после того как войска продвинулись на запад, а силы флота получили возможность выходить из Ленинграда и Кронштадта, очевидно, большую их часть целесообразно нацелить на морское направление. Это особенно касалось нашей авиации, которая в период блокады использовалась преимущественно в интересах фронта, а в новых условиях лишь она пока давала нам возможность усилить удары по вражеским морским коммуникациям.

После недолгого обсуждения этого вопроса было решено, что задачи по боевым действиям на море (нарушение морских коммуникаций противника и защита своих) будут ставиться наркомом Военно-Морского Флота.

Для нас это решение было чрезвычайно важным, особенно в части использования авиации. Сталин даже бросил реплику:

- Кто господствует в воздухе, тот владеет и морем...

Не менее важным являлось решение об ответственности за оборону побережья при продвижении войск фронта. В составе флота специальных частей к этому времени уже не было, поэтому Ставка согласилась с нашим предложением: отвечать за оборону побережья должны приморские фронты.

Когда зашла речь об обстановке на море, я, не преувеличивая и не преуменьшая, доложил, что после снятия блокады Ленинграда обстановка на Финском заливе несколько улучшилась. Теперь противник не может обстреливать корабли, находящиеся в городе на ремонте или на огневых позициях, но они пока подвергаются опасности, если выходят из Кронштадта

на запад.

- Ну, эта возможность скоро у врага отпадет, - было сказано мне.

- Безусловно, - согласился я, - отсеются и другие препятствия - прежде всего навигационные, но самое трудное - сложная минная обстановка сохранится. После таяния льдов боевые походы в Финском заливе будут затруднены большим количеством плавающих мин. Надо ожидать и новых их постановок. Фашисты уже ведут деятельную подготовку к этому.

Поэтому, отвечая на вопрос, готов ли флот начать движение на запад вместе с войсками, я доложил, что по техническому состоянию корабли будут готовы к концу весны, но потребуется некоторое время для ликвидации минной опасности.

В кабинете Верховного Главнокомандующего была вывешена специально подготовленная карта. Можно было видеть, в каких сковывающих условиях находится пока флот. Южное побережье Финского залива, от Ленинграда до Нарвы, занимали наши войска, на северном же берегу залива противник удерживал все побережье, начиная от старой государственной границы. Кроме того, в руках оккупантов находились все крупные острова на Финском заливе, кроме Сескара и Лавенсари.

- Какие классы кораблей использует противник на заливе? - спросил И. В. Сталин.

- В основном корабли для минных постановок, противолодочной обороны, охраны минных заграждений и прикрытия фланга войск.

Из беседы я понял, что Верховный Главнокомандующий знает о том, что осенью 1941 года на минах, поставленных нами, взорвался и затонул финский броненосец береговой обороны "Ильмаринен".

С тех пор мин в заливе, конечно, значительно прибавилось. Я показал на карте минные заграждения, поставленные нами и противником (последние, разумеется, были известны не все), доложил, что немецко-фашистское командование, стремясь блокировать наши корабли, с февраля 1944 года приступило к подавлению минных заграждений наргенской противолодочной позиции и к созданию новых линий минных заграждений в районе островов Большой и Малый Тютерс вплоть до побережья Эстонии.

Только на гогландской позиции и в Нарвском заливе враг с февраля по сентябрь поставил, по-видимому, больше 10 тысяч мин и минных защитников, а в прибрежной части Нарвского залива и островов в целях противодесантной обороны было устроено не менее 3 тысяч фугасов. Всего на гогландской позиции

врага с 1942 до середины сентября 1944 года поставлено предположительно свыше 30 тысяч мин и минных защитников. А целиком в Финском заливе с 1942 года обеими сторонами было поставлено около 70 тысяч мин и минных защитников.

После создания столь плотных заграждений фашистам, казалось бы, не требовалось держать в этом районе много дозорных и противолодочных кораблей. Однако, по нашим разведывательным данным, кроме финских кораблей здесь постоянно дислоцируются и внушительные легкие немецкие военно-морские силы. В связи с этим я еще раз подчеркнул, что действия авиации в предстоящей кампании приобретут особое значение ввиду трудностей выхода надводных кораблей за меридиан Гогланда. Кроме обеспечивающих боевых действий авиации придется осуществлять минные постановки в шхерных районах побережья, вести оперативную разведку, прикрывать стоянки кораблей на острове Лавенсари, в Лужской губе и Кронштадте.

Последовал новый вопрос:

- Насколько мощны ваши батареи на фортах Красная Горка и Обручев, достанут ли они до северного берега при продвижении наших войск?

- Все батареи в полной боевой готовности, и их дальнобойность позволит нам оказать войскам существенную помощь. Кроме того, мы можем поддерживать наступление артиллерией кораблей эскадры, северных фортов Кронштадта и железнодорожной бригады. Это несколько сотен мощных морских дальнобойных орудий.

- В каком состоянии Кронштадт? - спросил Верховный.

- Несмотря на блокаду, город все время жил полнокровной жизнью. Строил и ремонтировал корабли, оружие и технику, готовил кадры для флота.

Затем я подробно доложил о количестве и качестве кораблей, находящихся в строю, рассказал о судостроении, ведущемся в блокадном Ленинграде, в заключение кратко доложил о боевой деятельности флота во время недавнего наступления.

К концу пребывания в Ставке мы получили указания относительно предполагаемых ближайших задач флота и о том, к чему нужно готовиться в первую очередь.

Имелось в виду, что наступление войск Ленинградского фронта через некоторое время возобновится. С продвижением их вдоль побережья будут все время улучшаться условия базирования кораблей и частей Балтийского флота.

Для нас вызов в Ставку означал прежде всего внимание флоту, а ее указания обязывали сделать все возможное, чтобы

выполнить поставленные задачи. Нам предстояло работать, учиться использовать каждый день и час для подготовки флота к новым операциям. Обо всем этом я доложил по возвращении в Ленинград на заседании Военного совета командирам и начальникам политотделов соединений.

Теперь, весной 1944 года, мы не могли мириться с противодействием нашему тралению в Нарвском заливе и на подходах к Бьёркезунду. Одновременно надо было решительно препятствовать новым минным постановкам врага на направлениях нашего будущего наступления к Выборгу. Оборона коммуникации, связывавшей Кронштадт с Островной и вновь созданной Лужской базами, намного усложнилась в связи с появлением в Финском заливе немецких подводных лодок. Нельзя было также допустить сохранения противником превосходства в Нарвском заливе. Он прикрывал приморский фланг группы армий "Север" и свои минные поля отрядом кораблей в 10 - 15 вымпелов (2 - 3 миноносца, сторожевики, быстроходные десантно-артиллерийские баржи и тральщики). А для нарушения сообщений между Кронштадтом, островом Лавенсари и Усть-Лугой и нанесения ударов по передовым базам противник держал на аэродромах Эстонии сильную группу авиации. На побережье Нарвского залива для борьбы с нашими тралящими кораблями немцы установили многочисленные стационарные артиллерийские батареи. Кроме того, противник стремился всячески нарушить систему наших ночных дозоров. Для этого он использовал сторожевые и торпедные катера, действовавшие группами по 7 - 8 единиц. Столкновения происходили преимущественно ночью, когда мы не могли применять для поддержки авиацию.

В восточной и средней части Финского залива активизировалась деятельность немецких подводных лодок, которые использовали неизвестную для нас в то время акустическую торпеду. Враг начал топить торпедами даже катера - охотники за подводными лодками, нападать на катера, находившиеся в дозоре.

В таких условиях Балтийский флот начал весенне-летнюю кампанию 1944 года. Оставались прежние, так сказать, сухопутные заботы - предстоящее наступление Ленинградского и Карельского фронтов, но в то же время появились и свои, чисто морские операционные направления. Первое из них вело на запад и юго-запад, а второе - к Выборгу.

Боевые действия на первом направлении развернулись в начале мая. Вслед за этим нам предстояло оказывать непосредственную помощь армиям фронта. Взаимодействуя с

ними, мы должны были овладеть двумя обширными и основательно укрепленными противником островными районами, прикрывавшими подходы к Выборгу с моря.

Наконец, было третье направление - в северной части Ладожского озера. Здесь армиям Ленинградского и Карельского фронтов должна была помогать наша Ладожская военная флотилия, поддерживая фланг, выходящий к озеру, артиллерийским огнем и десантами.

О начале подготовки и задачах летнего наступления генерал армии Л. А. Говоров доложил на заседании Военного совета фронта еще в марте. На этом же заседании обсуждался вопрос о совершенно новом для нас направлении, которое появилось после выхода войск Ленинградского фронта на восточное побережье Чудского озера. Генеральный штаб информировал нас о сосредоточении противником на озере до 100 различных катеров, в том числе и броневых, с пушечно-пулеметным вооружением. Штаб флота усиленно работал, изыскивая возможность доставки по железной дороге боевых катеров. На Чудском озере предстояла боевая работа и флотской авиации. Тогда лее он поставил задачу флоту: силами береговой стационарной артиллерии и 1-й гвардейской морской артиллерийской железнодорожной бригады во взаимодействии с артиллерией 23-й армии организовать систематическую контрбатарейную борьбу с артиллерией противника на Карельском перешейке.

Какими возможностями располагал флот в этот период? К началу нового наступления в его состав входили крупные воздушные, подводные и надводные силы, а также мощная береговая артиллерия, состоявшая из стационарных, железнодорожных и подвижных (на механической тяге) артиллерийских установок. Корабли базировались на Кронштадт, Ленинград, Ораниенбаум, Лавенсари и другие базы. По надводным и подводным силам, береговой артиллерии флот в районе операции имел теперь превосходство над противником.

Ладожская военная флотилия, оперативно подчиненная на время Свирско-Петрозаводской операции командующему Карельским фронтом базировалась на Новую Ладогу. Ее боевые возможности также значительно превосходили возможности озерной флотилии противника.

К сожалению, минная опасность не позволяла нашему флоту полностью использовать в Финском заливе свое превосходство в надводных кораблях, она чрезвычайно затрудняла их боевые действия.

В первые же дни кампании на заливе начались ожесточенные схватки дозорных катеров. 14 мая в ночном бою четыре

балтийских охотника - 401, 413, 231и 202 вынудили встретившегося противника отступить в сторону маяка Соммерс. В это же самое время в районе банки Метеор (в 6 милях северо-западнее Лавенсари) наш дозорный катер 122 столкнулся с тремя вражескими катерами. От вражеского снаряда на нашем корабле в моторном отсеке возник пожар, остановились двигатели, были выведены из строя пушка и пулемет. Командир катера старший лейтенант Скупченко погиб, помощник командира был тяжело ранен. Но на катере никто не растерялся. Командование взял на себя командир отделения радистов старшина 2-й статьи Павлов. Противники сошлись почти вплотную, гитлеровцы даже бросили несколько ручных гранат. Нашим морякам было предложено сдаться в плен, но балтийцы продолжали защищаться и одновременно вели борьбу с пожаром.

Старшина 2-й статьи Павлов, несмотря на ранение, исправил кормовой пулемет и открыл огонь по вражескому катеру, и тот полным ходом начал отходить к своим. Вскоре корабли противника ушли в северо-западном направлении.

Убедившись, что пожар ликвидировать невозможно, Павлов с матросом Шуваловым оказали помощь тяжелораненым, спустили их за борт на спасательные средства и покинули охваченный огнем катер. Вскоре мужественные катерники были подобраны нашими морскими охотниками.

Обстановка в воздухе к началу операции была вполне благоприятной. Авиация флота имела превосходство над противником в количестве и качестве самолетов, мы перебазировали ее в район предстоящих боевых действий сухопутных войск как на Карельском перешейке, так и на нарвском направлении.

У авиаторов пауз не было. Сразу же после окончания наступления войск Ленинградского фронта, в марте 1944 года, вся наша авиация была перенацелена на морское направление. Используя каждый летный день, штурмовики и бомбардировщики под прикрытием истребителей систематически наносили бомбоштурмовые удары по вражеским кораблям в Нарвском заливе и по ближайшим пунктам их стоянок. В результате уже к 10 июня они потопили 11 тральщиков и сторожевых кораблей, 4 артиллерийские плавучие батареи, 4 сторожевых катера, 3 вспомогательных судна и 41 кораблю нанесли повреждения.

К поддержке наступления приморского фланга армий Ленинградского фронта мы готовились основательно. К этому обязывала своеобразная ситуация. Ведь у противника предстояло отвоевывать укрепленные группы островов. На них финны создали фундаментальную противодесантную оборону с

закрытыми артиллерийскими позициями, а проливы и подходы к ним были так хитроумно заминированы, что представляли опасность не только для крупных кораблей, но и для катеров и судов с самой малой осадкой.

Существовала и другая проблема. Как поддержать высадку десантов в островных районах, чем подавить артиллерийский, минометный и пулеметный огонь обороняющегося противника? Конечно, большую роль мы отводили нашей бомбардировочной и штурмовой авиации, но с воздуха невозможно увидеть закрытых огневых точек, из которых противник будет вести огонь по подходящим десантам. Уничтожать или хотя бы подавлять эти, по сути дела, точечные цели можно лишь прямой наводкой из корабельных орудий хотя бы среднего калибра.

Нужны были небольшие бронированные корабли с сильной артиллерией, хотя бы в одной башне. Мониторы по принципу, катера по размерам. Такие корабли у нас были. Два года в тяжелых условиях блокады строили мы морские бронекатера, имевшие по два 85-миллиметровых орудия в танковых башнях. Первый дивизион этих морских бронекатеров был сформирован и вошел в состав бригады шхерных кораблей.

Авиационная и артиллерийская поддержка десанта - немаловажный фактор обеспечения операции, но не менее важно отлично подготовить и десантируемые войска. В недавнем прошлом за недооценку такой подготовки нам пришлось расплачиваться ненужными и неоправданными потерями.

Поэтому обучению морской пехоты было теперь придано особое значение, готовились к десантным операциям также две дивизии из состава Ленинградского фронта.

По-своему была ликвидирована и острая нехватка малых транспортных средств. Нас снова выручили ладожские десантные тендеры. У них была небольшая осадка, особенно в носовой части, что в сочетании с относительно солидной грузоподъемностью (15 - 20 тонн) делало тендер незаменимым при высадке десантов на берег. Модернизируя тендеры, мы одновременно готовили к предстоящим боям командиров отрядов, механиков, весь личный состав этого своеобразного соединения флота.

Я побывал на наших десантных тендерах, осмотрел легкую броню, защищавшую носовую часть трюма и место командира.

Готовились корабельные группы для высадки и поддержки десантов, сопровождения войск при движении вдоль берега. Особое внимание обращалось на отработку организации взаимодействия десанта с авиацией и артиллерией кораблей при бое во время высадки, обороне плацдарма и действиях в глубине

обороны противника. Кораблям шхерной бригады, предназначенным для поддержки фланга наступающих войск, готовились маневренные огневые позиции у северного берега Финского залива; для этого от вражеских мин очищался обширный район.

У читателей может возникнуть вопрос: почему в этой операции крупные надводные корабли - крейсеры и эскадренные миноносцы - мы использовали только на первом этапе, для разрушения оборонительных сооружений противника, и только с огневых позиций в Ленинграде и Кронштадте, не решаясь выводить их для более активных действий в Финский залив? Ответ прост: на море не было и целей, против которых можно и нужно было бы использовать эти корабли. К тому же для них на заливе была особенно велика минная опасность.

Все это, вместе взятое, и заставило нас принять решение воздержаться от использования крупных надводных кораблей.

Большая подготовительная работа развернулась и на Ладожской военной флотилии. Командный пункт командующего артиллерией флота был развернут на Карельском перешейке в непосредственной близости от командного пункта командующего артиллерией фронта и в период наступления перемещался вместе с ним. Общее руководство выделенными на операцию силами Ладожской военной флотилии осуществлял ее командующий контр-адмирал В. С. Чероков через ее походный штаб, находившийся на дивизионе канонерских лодок. Все свои действия он согласовывал со штабом 23-й армии, повседневно поддерживал контакт и со штабом Карельского фронта.

Чтобы не дать вражеской разведке малейшей возможности обнаружить направление главного удара, генерал Л. А. Говоров придавал особое значение скрытному сосредоточению войск в районе предстоящих сражений.

Надежно укрыли мы и трассу перевозок. Огромные клубящиеся тучи дыма тянулись за маневрировавшими катерами-дымзавесчиками и за самолетами, вооруженными специальной аппаратурой. Но пассивной маскировкой не ограничивались. В воздухе непрерывно барражировали наши истребители, делая невозможным подход вражеской авиационной разведки. Против морских дозоров противника в районе Котка, Бьёрке были развернуты наши усиленные дозоры, поддерживаемые авиацией.

Мы развернули активные действия против немецких подлодок. Некоторые из них вынуждены были уйти из восточной и средней части Финского залива с повреждениями, а подлодка "У-250" была нами потоплена.

Наш катер "КМ-910" (командир главный старшина В. С.

Павлов) прикрывал от подводных лодок тральщики, работавшие вблизи острова Пиисаари (ныне Северный Березовый). Вдруг сигнальщик обнаружил перископ. Об этом немедленно было сообщено командиру находившегося вблизи катера "МО-103" (командир старший лейтенант А. П. Коленко). Через 10 - 15 минут с него была сброшена серия глубинных бомб. На поверхности воды появились масляные пятна. Предполагая, что вражеская подводная лодка получила повреждение, командир "МО-103" сделал еще два захода и сбросил дополнительно серии глубинных бомб.

... К 25 мая все приготовления к началу операции в основном были завершены. В Невской губе дополнительно к ранее подготовленным мощным зенитным артиллерийским установкам мы развернули и плавучие зенитные батареи. Все суда, курсирующие между Ораниенбаумом и Лисьим Носом, надежно охранялись катерами ОВРа под командованием Е. В. Гуськова. Иначе говоря, в районе перевозок противник не мог нам создать никаких помех.

Гитлеровцы ждали, что мы будем вытеснять их прежде всего из Нарвского залива. Чтобы предупредить наши действия, они решили внезапным ударом уничтожить наши силы в этом районе. 5 июня над районом Островной базы внезапно появились самолеты противника. Мощную группу бомбардировщиков прикрывали истребители. Над аэродромом и стоянками кораблей завязался жестокий и упорный воздушный бой. Наши истребители показали свое превосходство в маневре и владении оружием. Под их нажимом враг беспорядочно сбросил бомбы - только чтобы избавиться от груза. Получили незначительные повреждения только 2 тральщика и 4 торпедных катера. Все они остались в строю.

Хорошо действовали и зенитчики: они не дали вражеским самолетам выйти на прицельное бомбометание. Отгоняя "юнкерсы", они как бы передавали их на расправу Ла-5. Фашисты потеряли более 10 самолетов, остальные спаслись бегством. На поиск сбитых летчиков немецкое командование послало самолет До-24. Наши истребители отправили и эту машину на дно Нарвского залива.

А мы продолжали подготовку операции. Усилили внимание ее политическому обеспечению. Работа политорганов, партийных к комсомольских организаций была нацелена на лучшее выполнение боевых задач. На кораблях, батареях, в авиационных частях и подразделениях состоялись партийные и комсомольские собрания, посвященные роли коммунистов и комсомольцев в бою.

На заседании Военного совета был выслушан начальник

политотдела авиации флота полковник Сербин. Он рассказал, в частности, о том, какое сильное впечатление производит на летчиков вынос полковых знамен. Командиры авиационных полков гвардии майор А. Е. Мазуренко и майор А. А. Мироненко перед наиболее ответственными вылетами выносили боевые знамена перед своими полками и призывали личный состав приумножить славу балтийских летчиков, беспощадно уничтожать фашистских захватчиков.

К началу активных боевых действий были выпущены специальные номера многотиражек, радиогазеты, листовки, в которых рассказывалось о подвигах наших солдат и матросов, младших командиров и офицеров в боях под Ленинградом.

Наступал решающий день. Чтобы быть ближе к району боевых действий, Военный совет и штаб Балтийского флота передислоцировались из Ленинграда, где они находились почти два с половиной года, в Кронштадт.

Ранним утром 9 июня члены Военного совета Н. К. Смирнов, А. Д. Вербицкий и я пошли на катере к форту "П". Там для наблюдения за ходом сражения был оборудован специальный пункт, оснащенный оптикой и средствами связи. Подводные корабли связывали форт "П" с командными пунктами вице-адмирала Ю. Ф. Ралля, генералов Н. В. Арсеньева, Г. Ф. Одинцова, М. И. Самохина. А. Д. Вербицкий вслух размышлял о том, что вот, мол, тридцать месяцев противник создавал здесь долговременную оборону, а ее за сутки взломает артиллерия фронта и флота. Мысленно возражая ему, я подумал, что сутки боевой работы нашей артиллерии тоже требовали многих месяцев упорной подготовки, напряженного труда тыла страны. Шутка сказать, для нужд артиллерии флота создано около 120 наблюдательно-корректировочных пунктов! Вновь были составлены так называемые паспорта на каждую артиллерийскую позицию, каждый узел обороны и железобетонный дот в первой и второй линиях обороны противника.

Над водами залива тянулась дымка, местами у берега образовывался туман. Мгла ограничивала видимость и полупрозрачной вуалью окутывала форты. Но скоро погода улучшилась. И вот через окуляры дальномеров и стереотруб мы увидели взрывы снарядов крупных калибров. Над землей поднимались тучи песка и камней, они взлетали, будто изверженные кратером вулкана. Земля под нами то и дело вздрагивала. А там, где взметнувшиеся вверх султаны еще только оседали, снова и снова возникали взрывы.

Артиллеристы группы Снитко (полигона), кораблей эскадры, железнодорожной бригады, фортов Кронштадта и южного берега

достигли большого эффекта на предельных дистанциях. Командующий артиллерией фронта назначил нам 24 цели. 17 из них были уничтожены полностью, а 7 основательно ослаблены. Огонь 25 батарей врага наша артиллерия подавляла 76 раз! Канонерские лодки "Волга" и "Кама" отлично стреляли по военным объектам противника, расположенным в районе Куоккалы (ныне Репине). Прекрасно справлялись с работой наблюдательные посты, обеспечивавшие точную и своевременную корректировку огня.

Мощные удары артиллерии, авиации фронта и флота нарушили всю систему вражеской обороны, значительно ослабили ее и нанесли противнику огромные потери в живой силе. К концу дня войска фронта провели разведку боем. Противник, видимо, расценил ее как начало недостаточно эффективного наступления или полагал, что это всего лишь отвлекающий маневр с нашей стороны. Во всяком случае, приостановив действия наших разведывательных частей, гитлеровцы не предприняли мер для подвода своих резервов. Это был роковой для них просчет. Но не случайный, он был результатом скрытности нашей подготовки к операции.

Окончив стрельбу на разрушение наиболее мощных оборонительных сооружений главной полосы обороны противника, артиллерия Кронштадта и кораблей эскадры с 21 часа 9 июня повела методичный огонь с целью сорвать восстановительные работы противника на узлах сопротивления южнее Оллила (ныне Солнечное), а также западнее Александровки подавляла огонь отдельных его батарей.

- Работы хватит еще и на завтра, - доложил мне поздно вечером генерал Арсеньев.

- В таком случае ночуем здесь, - предложил Вербицкий.

Я согласился.

Часа через два он разбудил меня:

- Ох и погодка, товарищ командующий, словно по заказу! И наши уже работают вовсю!

В самом деле, небо было высоким и безоблачным. Видимость увеличилась чуть ли не до мыса Стирсудден. Летели самолеты, напоминая журавлиные стаи. Они обозначались в небе резко, отчетливо, до деталей.

Артиллерийская канонада в это утро казалась еще более мощной, чем накануне. Огонь вела большая часть артиллерии флота.

Днем ко мне прибыл с рапортом о результатах стрельб командующий эскадрой вице-адмирал Л. А. Владимирский. Приятно было слышать его отзывы об отличной работе

управляющего артиллерийским огнем линейного корабля "Октябрьская революция" капитана 3 ранга Л. В. Бредуна, похвалы офицеру с линкора "Октябрьская революция" капитан-лейтенанту Г. В. Смородинову, который с главного наблюдательно-корректировочного пункта давал исключительно точное целеуказание, хотя противник несколько раз обстреливал его группу. Лев Анатольевич познакомил меня с донесением начальника политотдела эскадры.

Добрые вести поступали и с КП генерала Самохина. Флотская авиация наносила удары по району станции Белоостров. Командир 11-й штурмовой авиационной дивизии, находясь в воздухе, лично наблюдал за результатами бомбоштурмовых ударов.

Еще в мае дивизия вела напряженные бои за освобождение Крыма, Севастополя. Перебазированная в первых числах июня на Балтику, она сразу включилась в работу. Летный состав в первых же боях показал высокое мастерство, мужество и отвагу. Технический состав самоотверженно, не покладая рук обеспечивал полеты. Мужественно и успешно действовали также летчики штурмовой Ропшинской авиационной дивизии полковника М. А. Курочкина.

К вечеру мы узнали, что войска 21-й армии форсировали реку Сестра. Дивизии продвинулись местами более чем на 20 километров.

Но на приморском фланге противник удерживал еще ряд укреплений, и нам опять предстояло крепко поработать.

Горячие были денечки! События набегали одно на другое. На ходу приходилось решать десятки вопросов, анализировать почти непрерывный поток донесений. Вот мои записи того периода.

12 июня. 21-я армия успешно наступает. Занят сильный опорный пункт Кивеннапа. Ведем контрбатарейную борьбу. 23-я армия подходит ко второй полосе неприятельской обороны. На Ладожском озере, доложил В. С. Чероков, приходится вести частые обстрелы берега, помогая продвижению наших войск. Приятная весть: артиллеристам флота в приказе Верховного Главнокомандующего объявлена благодарность. Авиация флота наносит удары по морским сообщениям противника вдоль опушки шхер, препятствуя перевозкам в Выборг. Войска 21-й армии, поддержанные с моря огнем артиллерии, усилили нажим на приморском направлении.

13 июня. Ладожская военная флотилия, обеспечивающая наступление правого фланга 23-й армии, огнем канонерских лодок "Нора", "Бурея", "Селемджа", "Конструктор" и "Вира" подавила объекты обороны противника в районах Ванхаяма,

Метсяпарти и на острове Коневец. Армия прорвала первую оборонительную полосу, подошла ко второй в районе Сиирнамяки. Активные действия кораблей флотилии (угроза высадки десанта на фланге) отвлекали часть сил противника.

14 июня. Завершен первый этап действий на выборгском и кексгольмском направлениях. Войска выполнили поставленную задачу. Флотская авиация, нарушая неприятельские морские сообщения в шхерах, мешает врагу маневрировать резервами. Наши железнодорожные батареи продвигаются вперед, вслед за боевыми порядками наступающих войск. Подведены итоги работы артиллерии флота с начала наступления на этих направлениях. Проведено 590 стрельб. Израсходовано 11 тысяч снарядов, 294 раза подавлялся огонь батареи противника. Тут заслуга и самолетов-корректировщиков - хорошо работали.

16 июня. Расширяем зону боевых действий в море. "Волга" и "Кама" в сопровождении быстроходных тральщиков 205, 207, 215, 217 (по указанию командира 46-й стрелковой дивизии) ведут огонь по пунктам Тойвола, Сортавала и Виттикалла. Наши самолеты совершили 800 боевых вылетов. Группа истребителей (ведущий гвардии старший лейтенант Кравцов), прикрывая корабли, встретила четыре ФВ-190. Кравцов и Прасолов сбили по одному самолету, затем совместно еще один.

Противник явно опасается, что мы завладеем островами Бьёрке. Из Хамины к южным подходам пролива Бьёркезунд выходил вражеский минный заградитель со сторожевыми и торпедными катерами. Несомненно, ставили мины.

Кто-то из старых военных моряков вздыхал:

- Всю жизнь слышу: Бьёрке, Бьёрке... Оттуда еще в гражданскую войну направлялись в Кронштадт английские торпедные катера.

Начальник штаба флота контр-адмирал Петров уточнил со штабом Ленинградского фронта план освобождения островов вплоть до Выборга.

Четыре морских бронекатера на рассвете непосредственно поддерживали огнем наступавший вдоль побережья стрелковый полк. 1-й и 2-й дивизионы наших катерных тральщиков тралили фарватер южнее Сейвясте. Морские охотники лейтенанта Чалова прикрывали их от нападения вражеских самолетов, расстреливали подсеченные мины. Береговые батареи противника вели обстрел тральщиков. На них же совершили налет около 20 вражеских самолетов. Комендоры "МО-132" сбили один Ю-88, три катерных тральщика получили повреждения.

Попросил, чтобы мне поподробнее доложили о лейтенанте Чалове. Командир звена морских охотников, он же командир

"МО-132", поехал по комсомольской путевке в училище имени М. В. Фрунзе в 1939 году, сам с Кубани. Учебу не окончил: война. Был назначен сигнальщиком на канонерскую лодку. Осенью 1941 года был направлен на курсы подготовки офицерского состава. По окончании курсов - помощник, а вскоре и командир охотника. Опытный офицер, смелый, отважный.

17 июня. Войска фронта прорвали вторую полосу обороны противника и вышли к третьей. Артиллерия флота провела за 11 - 16 июня 225 стрельб, израсходовав 5809 снарядов. Огонь батарей противника подавлялся 129 раз. Рассеяно 22 скопления пехоты... Вызвано 85 пожаров. Командир 1-й гвардейской морской артиллерийской железнодорожной бригады полковник С. С. Кобец начал перемещение отдельных дивизионов Б. М. Гранина и Л. М. Тудера за наступающими войсками. Авиация флота продолжает наращивать удары по неприятельским кораблям, находящимся в шхерах между Коткой и Выборгом. За день летчики потопили две десантные баржи, нескольким транспортам нанесли тяжелые повреждения. Повреждено несколько боевых кораблей врага. Вице-адмиралу Ю. Ф. Раллю, генерал-майору Н. В. Арсеньеву и командиру 260-й отдельной бригады морской пехоты генерал-майору И. Н. Кузьмичеву дан приказ приступить к освобождению островов Бьёркского архипелага.

Был у командира 1-й бригады торпедных катеров капитана 1 ранга П. Г. Олейника. Приказал ему держать катера между островом Руонти и мысом Ристиниеми в постоянной готовности для атак. Там проходит главная коммуникация противника, начавшего эвакуацию Выборга.

18 июня. Возможность использования береговой артиллерии уменьшилась. Фронт отдалился, и значительная часть стационарных батарей, как и крупные корабли, осталась в тылу. Поэтому отряду корабельной поддержки приказано усилить удары по врагу на фланге фронта. Дивизионы канонерских лодок капитанов 1 ранга М. Д. Полетаева и Э. И. Лазо, маневрируя за тралами, продолжают выполнять огневые задачи, которые вчера решал морскими бронекатерами капитан 2 ранга А. Л. Коляда. Его переключили на ограниченную задачу - помогать пехоте. Продвижение кораблей для непосредственной поддержки фланга наступающих войск приобретает все большее значение.

Прибыли капитан 1 ранга Г. Г. Олейник и командир дивизиона Герой Советского Союза капитан-лейтенант С. А. Осипов, рассказали о ночной удаче. Во исполнение отданного вчера приказания Осипов и с ним катера старших лейтенантов Маряхина и Молостова, лейтенанта Куликова дежурили на коммуникации врага. Стояли в тени берега, когда показались три

вражеских транспорта. Конвоиров считать было некогда, что-то около 15 единиц. Атаковали. Торпеды, судя по взрывам, достигли цели.

19 июня. Прорвана и третья полоса обороны врага. Минувшей ночью ходил в Батарейную бухту, наблюдал за выходом в Олалах десантного отряда, предназначенного для высадки на острова Бьёрке и Тиуринсари. Отдельная бригада морской пехоты генерал-майора И. Н. Кузьмичева вышла на тридцати десантных тендерах капитана 3 ранга В. С. Сиротинского. Ее поддержат авиация, морские бронекатера, прикроют дымзавесчики. Всеми силами десанта будет командовать Ю. Ф. Ралль.

Ночью же вернулся на командный пункт штаба флота и узнал, что правый фланг 21-й армии ведет упорные бои на третьей оборонительной полосе, левый фланг овладел Койвисто (ныне Приморск), войска 23-й армии также вышли к третьей полосе и начали продвижение к Выборгу.

Получено сообщение о действиях летчиков в шхерах. Вызвал генерала Самохина:

- Что не докладываешь о победе?

- Да невелика она. Помешали минным постановкам врага. Но штурмовики обещают завтра-послезавтра ликвидировать всякую возможность для противника ставить в районе Бьёрке мины.

Михаил Иванович не бросал слов на ветер. Я знал это, как знал и другие качества генерала Самохина. Еще в тридцатые годы Самохин, молодой тогда командир, возглавил одну из первых эскадрилий минно-торпедной авиации, позднее, командовал бомбардировочным полком на Черноморском флоте. Он хорошо пилотировал машины разного назначения, изучал каждую новую серию самолетов, принятую на вооружение, разбирался в тактике всех родов авиации, знал оружие и материальную часть.

Мы работали с ним локоть к локтю уже не один год. В дни, когда наша страна давала отпор финским прислужникам империалистов-маннергеймовцев, Михаил Иванович являлся заместителем командующего военно-воздушными силами флота. С начала Великой Отечественной войны Самохин успешно руководил боевым использованием авиации флота, доукомплектовывая части машинами, техникой и оружием, готовил кадры. Михаил Иванович обладал огромной энергией, незаурядными способностями, многолетним опытом.

Летом 1941 года корабли Балтийского флота вынуждены были отойти в гавани неприступного Кронштадта, устье Невы. Наша авиация, потеряв аэродромы на западе, оказалась без баз. Впору было приуныть. Но генерал Самохин, наоборот, был сгустком энергии. И, несмотря ни на что, балтийские летчики

продолжали драться. Наскоро создавались аэродромы, склады топлива и боезапаса, ремонтные мастерские, учебные пункты, служба погоды на новых трассах. Михаил Иванович докладывал в Военный совет флота, что боевые экипажи должны получать специальное питание в отдельных столовых, иметь в своем распоряжении здравницы и дома отдыха для передышки после боев. Мы по возможности помогали.

... Спустя несколько дней мне доложили о действиях штурмовиков. Питомцы Самохина поработали, как он и обещал, отлично. Балтийцы, естественно, стремились на простор родного моря. Еще за месяц до развертывания активных действий флота в Выборгской операции летнюю кампанию открыли соединения торпедных катеров, истребительный отряд и все наши тральщики.

Едва Финский залив очистился ото льда, как с острова Лавенсари мы выдвинули корабельные дозоры. Большое соединение тральщиков очищало от мин восточную часть Нарвского залива, а морская авиация, сторожевые и торпедные катера охраняли их.

Первые боевые столкновения наших катерников с сильными группами кораблей противника произошли в ночь на 30 мая вблизи острова Гогланд.

Еще в 1943 году с командирами катеров в учебном кабинете было проведено четыре тысячи атак. Применялись и анализировались самые сложные варианты, как идти в бой и побеждать ночью и днем. Надо сказать, что дневные атаки катеров некоторые офицеры рассматривали как самое последнее дело тактики. Кое-кто вообще сомневался в целесообразности обучения офицеров торпедным атакам, когда противник почти недосягаем для наших торпедных катеров. Командир бригады капитан 1 ранга Евгений Владимирович Гуськов, офицер рассудительный, с доброй хваткой и трезвым умом, не обращал внимания на ворчунов и продолжал тренировки. И не зря: известные катерники Герои Советского Союза В. П. Гуманенко, С. А. Осипов, А. И. Афанасьев, Б. П. Ущев, И. С. Иванов, А. Г. Свердлов, В. М. Жильцов и многие другие научились совершать дневные торпедные атаки, требовавшие высокой тактической подготовки.

В ночь на 30 мая группа торпедных катеров, которой командовал капитан 3 ранга В. М. Старостин, должна была нанести удар по кораблям на морских сообщениях противника в Нарвском заливе. Еще на подходе к заливу были обнаружены вражеские тральщики. Один из них сразу был выведен из строя, остальные отошли под защиту береговых батарей.

Второе столкновение с противником произошло через сутки.

Шесть торпедных катеров под командованием Героя Советского Союза капитана 3 ранга С. А. Осипова, прикрываемые четверкой Ла-5, вышли из бухты Лавенсари на исходную позицию. Они форсировали минные поля и вышли на поиск. Вскоре наблюдатели обнаружили большую группу вражеских кораблей. Часть из них занималась тралением, а другие прикрывали их. Открытый фашистами отсечный артиллерийский и пулеметный огонь был очень плотным. Но Осипов умел хорошо маневрировать. Он приказал одному из катеров поставить дымовую завесу. Этот приказ немедленно и четко был выполнен экипажем старшего лейтенанта Глушкова. Осипов развернул для атаки остальные катера. Первым пошел Калинин. Это была первая атака молодого командира. За ним смело ринулся сквозь огненный шквал и второй молодой командир - коммунист Суворов. Боцманы коммунисты Алексеев, Арефьев, Кузнецов били из пулеметов по экипажам кораблей противника.

Глушков вторично поставил дымовую завесу, и на гитлеровцев обрушилась новая серия результативных ударов. Устрашившись потерь, немцы вызвали на помощь авиацию. Группа воздушного прикрытия, возглавляемая гвардии старшим лейтенантом В. И. Черненко, несмотря на численное превосходство врага, сумела сковать истребителей противника. В этом бою рядом с ветеранами отлично зарекомендовали себя и новички.

Подобные ожесточенные схватки в Нарвском заливе повторялись и в последующие дни. Например, в ночь на 5 июня наши торпедные катера уничтожили вражеский тральщик типа М-37.

А впереди предстояла задача посложнее. Правда, в ней не все обошлось без накладок. Однако расскажу по порядку.

Еще 16 июня командир Островной базы вице-адмирал Г. В. Жуков получил приказание занять островок Нерва, оставить на нем для обороны гарнизон и организовать наблюдательный пункт. В мирное время на острове Нерва имелся маяк. Башня этого маяка была разрушена еще во время боев 1941 года, а затем в течение двух лет крохотная территория острова являлась ничейной. Ныне же, в период наступления, наблюдательный пункт здесь был крайне необходим флоту. Я очень беспокоился: не опередили ли нас враги? В ответ на мои опасения начальник штаба флота отрицательно покачал головой, и в углах его губ появилась усмешка.

- Нет, они полезут на остров не раньше, чем узнают о нашей высадке.

Высадку усиленной роты морской пехоты проводили в ночь

на 20 июня. Ее прикрывали торпедные катера под командованием Героев Советского Союза С. А. Осипова, Б. П. Ущева, И. С. Иванова и В. И. Тихонова. В свою очередь для поддержки торпедных катеров в этом районе находились морские бронекатера, катера-охотники под командованием командира соединения капитана 1 ранга Е. В. Гуськова.

На морском охотнике 106 вместе с Гуськовым находился и командир истребительного отряда Михаил Васильевич Капралов, много раз бывавший в дневных и ночных схватках с катерами противника.

В 23 часа на севере внезапно появились силуэты двух довольно крупных кораблей. Гуськов повел отряд на сближение с противником. Гитлеровцы заметили наши катера на дистанции дальности артиллерийского огня, сразу же отвернули на обратный курс, предполагая, видимо, что у нас торпедные катера, и открыли огонь. Один из первых снарядов разорвался рядом с флагманским катером. Осколками был тяжело ранен М. В. Капралов.

Теперь было ясно, что отряд, столкнулся с миноносцами, чье артиллерийское преимущество перед морскими бронекатерами бесспорно. Гуськов сообщил о ситуации Осипову, торпедные катера которого обеспечивали в этот момент высадку на остров Нерва. Осипов быстро определил, что это германские миноносцы типа Т. Заманчивая цель! Но тут командир дивизиона либо погорячился, либо поторопился и принял неправильное решение: приказал атаковать миноносцы лишь одному отряду Ущева. Нападение в лоб не удалось. Ожесточенный огонь нанес катерам серьезные повреждения, а выпущенные торпеды прошли мимо цели.

Этот неприятный урок должен был напомнить командиру дивизиона правила атаки торпедными катерами. Однако Осипов после отхода Ущева повторил локальную атаку силами отряда капитана 3 ранга В. И. Тихонова. Снова наших катерников встретил энергичный отпор. Миноносцы отошли к шхерам. Но прошел час, и они опять появились. Несомненно, у противника была цель сорвать высадку нашего десанта. Только теперь, опасаясь окончательно проиграть бой, командир дивизиона приказал атаковать миноносцы одновременно всеми катерами, у которых остались торпеды и не было серьезных повреждений. Пользуясь ограниченной видимостью и преимуществом в скорости, катера двумя группами взяли миноносцы в клещи, надежно прикрывая себя дымовыми завесами. Один вражеский корабль был торпедирован, а другой, уклоняясь от новых атак и не оказав помощи гибнувшему экипажу, поспешно скрылся в

шхерах.

Утром 20 июня на Нерву была высажена рота морской пехоты, выгружена материальная часть батареи, и остров превратился в опорный пункт флота, очень важный для последующих боевых действий в этом районе.

Мне хочется отметить здесь одно характерное качество, присущее нашим офицерам и матросам, качество, которое с особой силой проявлялось у катерников, - это подлинное морское братство, готовность к самопожертвованию во имя товарищества. Вот лишь два факта.

Отряд торпедных катеров, в составе которого действовал и лейтенант Солодовников, проводил поиск в Нарвском заливе. Обнаружили противника и навязали ему бой. Группа дралась хорошо и нанесла врагу большой урон. Но неожиданно сосед Солодовникова попал в тяжелое положение. Ему надо было выйти из боя. Чтобы выручить товарища из беды, Солодовников принял огонь на себя и постепенно оттянул вражеские корабли от пострадавшего катера. Воспользовавшись этим, командир подбитого катера, прикрываясь дымзавесой, отошел. Лейтенант Солодовников продолжал искусно маневрировать, а затем, улучив момент, взял бедствовавший корабль на буксир. Тем временем подоспела подмога: в район боя вылетели командир гвардейского истребительного полка гвардии подполковник В. И. Катков в паре с лейтенантом Черненко. Они штурмовыми ударами разогнали вражеские катера.

И еще пример.

Во время очередного боя катер лейтенанта Хренова, завершая атаку, сделал поворот. Вражеский снаряд попал в моторное отделение. Возник пожар. Через пробоину в отсек хлынула вода. Находящиеся здесь матросы были ранены, обожжены, задыхались в парах бензина. Главный старшина Матюхин, участвовавший в 64 морских боевых столкновениях, получил ранение в ноги, ожоги. Но он все же вытащил мотористов на верхнюю палубу и надел на них спасательные пояса. Катер начал тонуть, и раненые оказались в воде. А Матюхин перешел к другой группе. Там комсорг экипажа матрос Кусков, пораженный осколками в голову и грудь, оказывал помощь тяжело раненному лейтенанту Хренову. Матюхин бережно принял от Кускова командира, а комсорг направился к боцману старшине 1-й статьи Немирову, который перевязывал офицера штаба бригады старшего лейтенанта Прушинского. Оба офицера говорили: - Товарищи, спасайтесь сами!

Но Матюхин спрыгнул за борт, не выпуская из рук Хренова. За ним последовал Кусков, поддерживая Прушинского.

Ориентируясь по вспышкам стрелявшей батареи, они поплыли к острову Нерва. Катера отряда еще дрались с сильным противником, и приходилось рассчитывать на собственные силы. Более двух часов, спасая командиров, плыли герои к острову. Они верили, что помощь придет, и не ошиблись: над местом боя появился наш самолет, который обнаружил группу плывущих людей. Летчик сообщил об этом на берег. Вскоре подошел катер и взял всех на борт.

Активность наших торпедных катеров в Нарвском и Выборгском заливах день ото дня возрастала. Не упуская случая нанести удар по врагу, катерники очень осложнили здесь движение его судов и кораблей. Серьезное столкновение произошло в ночь на 27 июня. Герой Советского Союза Осипов вместе с Молостовым, Солодовниковым, Скриповым и Куликовым вышел к северу от линии островов Нерва, Соммерс. В пути они обнаружили группу кораблей противника. Но враги тоже заметили буруны - "усы" шедших с большой скоростью катеров. Под ураганным орудийным и пулеметным огнем Куликов немедленно прикрыл своих боевых товарищей дымовой завесой. Благодаря этому все катера очень удачно сблизились с вражескими кораблями и одновременно развернулись для атаки.

Один из фашистских кораблей был торпедирован и с тяжелыми повреждениями повернул в шхеры. За ним отошли и остальные.

Командир соединения торпедных катеров капитан 1 ранга Г. Г. Олейник решил проверить этот район (что-то противник зачастил сюда). Похоже было на то, что гитлеровцы намереваются убрать наших наблюдателей с острова Нерва. В море вышли катера Васильева, Скрипова, Шлисса и Хренова. Командовать группой поручили гвардии капитан-лейтенанту Ущеву. В июле 1944 года Борису Петровичу Ущеву было присвоено (звание Героя Советского Союза. Предположения подтвердились. Действительно, вражеские корабли попытались снова подойти к острову. Ущев не стал торопиться с атакой, запросил поддержку. Мы сразу узнали его почерк. Он не раз бывал в сложной боевой обстановке, с первых дней Великой Отечественной войны участвовал в многочисленных боевых столкновениях в Ирбенском, Рижском и Финском заливах, минных постановках в водах противника, высадке разведчиков. Не спешить, все взвесить, обеспечить максимум успеха вот принципы, которыми офицер руководствовался. Так он действовал и сейчас. На помощь ему с Лавенсари подошел отряд торпедных катеров капитан-лейтенанта Иванова.

Вице-адмирал Жуков, на случай если противник будет упорно

добиваться своей цели, дополнительно направил к острову Нерва сторожевой корабль "Туча" и канонерскую лодку "Москва". Но противник ретировался после первого же залпа батареи, установленной нами на острове.

Катерники все же сумели основательно потрепать отходящего противника. Хотя враг обладал значительным превосходством в силах и ожесточенно отстреливался, наши торпедные катера потопили четыре его корабля.

Бои, естественно, не обходились без потерь. Возвращавшиеся на базу торпедные катера требовали часто ремонта моторов, корпусов. Далеко не всегда его удавалось выполнить в короткие сроки силами личного состава, а судостроительная промышленность Ленинграда еще только восстанавливалась.

... За первые одиннадцать суток наступательных боев между Финским заливом и Ладожским озером армии Ленинградского фронта окончательно похоронили надежды врагов удержаться за мощными укреплениями. Линия фронта отодвинулась на северо-запад от Ленинграда до 150 километров.

В ходе операции флот успешно выполнял поставленные ему задачи, надежно прикрывал и поддерживал кораблями и авиацией фланги наступающих войск.

Сыграли свою роль тщательно разработанный план использования всех родов сил флота, богатый опыт борьбы, накопленный нашими артиллеристами и летчиками в январско-февральской наступательной операции, и большая подготовительная работа, проведенная штабами флота и соединений.

Наши авиационные дивизии совершили за эти дни около 4 тысяч боевых вылетов. Действия войск фронта и кораблей надежно поддерживались истребителями, поддерживались штурмовиками и бомбардировщиками. Штаб генерала М. И. Самохина хорошо организовал взаимодействие всех родов морской авиации между собой и с авиацией фронта.

В ходе наступления артиллерия флота израсходовала свыше 18 тысяч крупнокалиберных снарядов, разрушила много различных объектов в системе вражеской обороны. Особенно большие потери противник понес от ударов флотской артиллерии в первые дни наступления, когда в боях принимало участие ее максимальное количество.

Крупных результатов достигла 1-я гвардейская морская артиллерийская железнодорожная бригада.

Из более чем девятисот стрельб морской артиллерии, выполненных тогда, 83 процента было произведено с корректировкой огня. Это наивысший процент за всю войну.

... 20 июня Выборг вновь оказался в наших руках. Это прежде всего порт, причем порт с очень сложными подходами. Извилистый фарватер тянется к нему между многими островами. И прежде всего - островами Бьёркского архипелага. Острова же противник не покинул. Они были основательно укреплены. Да и оборону побережья враг продолжал усиливать. На участок западнее Выборга из Таллина через Хельсинки гитлеровцы перебросили вновь укомплектованную 122-ю моторизованную дивизию и бригаду штурмовых орудий. В этот же район с Карельского фронта перевели одну из своих дивизий и финны. Л. А. Говоров, теперь уже Маршал Советского Союза, обратил мое внимание на важное значение островов Бьёркского архипелага.

- Я не могу оставлять их с такими укреплениями на фланге армии, - сказал он. - Да и флоту, полагаю, финны на островах мешают.

Конечно, эти острова, находясь в руках противника, резко ухудшали положение "на приморском фланге Ленинградского фронта. Это был плацдарм, откуда совершались огневые налеты на Сескарский плес и основной фарватер между островом Лавенсари и Кронштадтом. Вражеские батареи существенно мешали проходу кораблей и в Выборгский залив, где нам предстояло оказывать содействие наступающим войскам.

Я вспоминаю другую беседу с командующим фронтом по этому вопросу. Еще когда войска Ленинградского фронта только прорвали последний оборонительный рубеж линии Маннергейма, Л. А. Говоров при очередной встрече сказал мне:

- Сейчас нам надо штурмовать Выборг. А что будем делать с островами Бьёркского архипелага? Я не задумываясь ответил:

- Острова нужно брать. По вашему решению мы с весны готовили две стрелковые дивизии для высадки десанта. Теперь наступило время их использовать.

Говоров покачал головой:

- К сожалению, эти дивизии будут заняты.

Я напомнил, что флот десантных войск не имеет, кроме одной отдельной бригады морской пехоты.

- Что имели, все передали фронту... Вы, Леонид Александрович, хорошо это знаете. Флот же ни Бьёрке, ни острова Выборгского залива без пехоты взять не сможет.

- У вас есть авиация. Ее мы больше не используем. Есть железнодорожная артиллерия, она может помогать огнем. Есть бригада морской пехоты. Наконец, на кораблях у вас замечательные люди...

- Все это верно, Леонид Александрович, но острова архипелага сильно укреплены. В финскую войну с батареями

Бьёрке мы боролись, используя артиллерию линейных кораблей и всю мощь нашей бомбардировочной авиации, а результаты были плачевными. Это точечные цели, поражение которых требует значительных средств и времени...

- Так ищите слабое место, ищите звено, где вас ждет успех. И не затягивайте, - заключил командующий. - После этой операции сразу же встанет вопрос об освобождении островов Выборгского залива.

Нужно было немедленно приступать к выполнению приказа. Мы вызвали командиров соединений на Военный совет и уточнили наши возможности. Началась практическая подготовка к решению задачи. Были тщательно изучены все данные об обороне противника на островах, их топография, условия высадки людей и техники. 260-й бригаде морской пехоты было приказано срочно перебазироваться в район Хумалиоки (залив Олалахт), а после освобождения побережья войсками фронта - в Койвисто, в район, максимально приближенный к островам Бьёркского архипелага.

Одна из основных трудностей была связана с необходимостью сосредоточить высадочные средства в Бьёркезунде, в то время как противник своими батареями на самом острове Бьёрке пока прочно прикрывал узкий вход в этот пролив.

В короткие светлые ночи, прикрываясь дымовыми завесами, нам удалось перебазировать в Хумалиоки несколько десантных тендеров, морских бронекатеров, катеров-дымзавесчиков, а на автомашинах перебросить по берегу батальон морской пехоты.

Оставался открытым главный вопрос: куда высаживаться?

Самую сильную оборону противник создал в южной и юго-восточной частях острова. Здесь располагались основная часть войск, укрытые батареи, противодесантные укрепления. Лезть в лоб на оборону противника, да еще с одной бригадой, было неразумно.

Я спросил Ралля, как он смотрит на разведку боем острова Пиисари. Этот остров, самый северный в архипелаге, расположенный ближе к финскому побережью, занимает тыловое положение. Наверное, там и оборона слабее, и войск меньше.

Юрий Федорович оживился:

- Неплохая идея! Удар в тыл вражеской обороны всего архипелага, а потом с тыла же удар на Тиуринсари. И знаете, с Бьёрке финнам придется самим уйти...

Мнение Юрия Федоровича было для меня всегда ценно. Я привык прислушиваться к его умным советам еще тогда, когда он был начальником штаба флота. Эти обязанности он передал

Петрову после того, как трагически погиб командующий эскадрой, большой мой друг, вице-адмирал Валентин Петрович Дрозд, человек разносторонних флотских знаний, большой личной смелости и внутреннего обаяния.

Зимой, в блокадных условиях, связь Кронштадта с Ленинградом осуществлялась по льду, через залив, от дачного поселка Горская на северном берегу Невской губы. Трассы и берег обстреливались. В полынью, образовавшуюся в результате артиллерийского обстрела и затянутую нетвердым льдом, и попала машина командующего эскадрой.

Мы похоронили нашего дорогого товарища в сумрачный февральский день 1943 года на военном кладбище возле Александро-Невской лавры.

С нелегкой душой отпустил Военный совет Юрия Федоровича Ралля с должности начальника штаба флота на эскадру. Ралля я знал очень давно. Один из специалистов старого русского флота, он руководил первыми заграничными походами советских военных кораблей. Им было воспитано не одно поколение военных моряков.

Когда мы отходили в 1941 году из Таллина, вице-адмирал Ралль командовал кораблями прикрытия. Корабль, на котором он шел, подорвался на мине. Юрий Федорович был тяжело контужен, но поста не оставил... И вот после гибели Дрозда он, обычно мягкий, с суровой убежденностью доказал мне и всему Военному совету необходимость его перехода на эскадру.

- Отдыхать вы там не будете, - говорил я ему в сердцах, - но и воевать или вообще решать крупные задачи тоже пока не придется.

- Как смотреть, Владимир Филиппович, - возражал он. - Прежде всего нужно основательно заняться корабельной артиллерией, восстановить полную готовность кораблей для похода. Вот подняли лидер "Минск" - хорошо! А "Стерегущего" не надо поднимать? И ремонтировать линкор "Октябрьская революция" надо. И крейсера должны быть в готовности к боям. Могу вам пообещать подготовку на эскадре специалистов для кораблей, хороших специалистов. Эскадра станет также головным строителем морских броневых катеров, тральщиков. Достроим другие корабли, восстановим ряд транспортов... Вице-адмирал Ралль не убедил бы меня даже этой своей деловой программой, но в это время нарком Военно-Морского Флота прислал в наше распоряжение опытных флагманов. Это позволило сделать ряд кадровых перестановок и без большого ущерба для дела удовлетворить просьбу Ралля...

... Итак, направление удара выбрано. Но опять проблема: как

в светлую ночь выйти из залива Олалахт с десантом на тихоходных тендерах, незаметно для противника пройти изрядную часть пролива и на рассвете высадиться? Не так-то просто и точно рассчитать время поддержки десанта штурмовой и истребительной авиацией. Рано начнут - плохо, опоздают - еще хуже.

Все эти соображения, доводы, сомнения были учтены в детальном плане первого этапа боевых действий - освобождения островов Бьёрке и Тиуринсари, который разработали штабы флота и Кронштадтского морского оборонительного района.

К 17 июня наши катерные тральщики очистили узкие фарватеры в бухту Олалахт (ныне залив Ермиловский). Траление производилось под прикрытием дымовых завес. Артиллерия с острова Бьёрке вела сильный, но безрезультатный огонь. Противник не смог помешать тралению, зато наши артиллеристы засекли вражеские батареи. Пока все шло нормально.

При очередном докладе, исходя из нашего плана внезапно овладеть островом Пиисари, Ю. Ф. Ралль сообщил, что на Тиуринсари и Бьёрке имеется до 3 тысяч солдат и офицеров. Противодесантная оборона основательна - дзоты, траншеи, береговые батареи насчитывают до 40 стволов калибром от 45 до 250 мм. Много линий проволочных заграждений. Корабли в Котке, Хамине и шхерах.

- Попрошу, - сказал Ралль, - товарища Самохина уточнить.

- Уже уточнили, - заметил я. - Выявлены по крайней мере 2 миноносца и 5 канонерских лодок, 5 десантных барж, вооруженных артиллерией, 15 сторожевых кораблей и до 50 катеров различного назначения.

- Терпимо, - резюмировал Ралль. - Конечно, если генерал Самохин будет принимать наши заявки.

- Такой приказ уже направлен. Начальник штаба авиации КБФ генерал Шугинин запасся всеми необходимыми данными, чтобы своевременно и активно поддержать высадку десанта и его продвижение на островах.

В распоряжение вице-адмирала Ралля мы передали довольно крупные силы бригаду морской пехоты генерала И. Н. Кузьмичева, соединение шхерных кораблей под командованием капитана 1 ранга С. В. Кудрявцева с дивизионами канонерских лодок, морских бронекатеров, отрядами тендеров, дымзавесчиков и катерных тральщиков.

Военный совет флота одобрил решение вице-адмирала Ралля создать плацдарм на острове Пиисари, вначале внезапно высадив для этого усиленную разведывательную роту морской пехоты.

Как я уже говорил, белые ночи облегчали противнику

наблюдение за движением в проливах. Вдобавок, как выяснила разведка, в различных пунктах пролива Бьёркезунд было установлено несколько сот мин. Мины были с ловушками, предназначенными для подрыва катеров, имеющих малую осадку. Поэтому рассчитывать на внезапность высадки было трудно...

К исходу суток 20 июня участники боя за высадку сосредоточились в Хумалиоки. Командовать десантом поручили капитану 3 ранга П. Ф. Мазепину, поддерживать его - капитан-лейтенанту А. И. Потужному. Разведротой, разместившейся на тендерах, командовал майор А. П. Романцов.

Чтобы отвлечь внимание вражеского гарнизона, Ю. Ф. Ралль приказал за час до выхода отряда высадки произвести демонстрацию в противоположном, южном направлении. Туда направили группу катеров. Обманутый противник открыл по ним ожесточенный огонь. Появившиеся в воздухе наши штурмовики ударили по батареям. А тем временем юркие дымзавесчики прикрыли выход отряда Потужного в северном направлении. Прорыв через узкий пролив удался.

На рассвете десантники подошли к острову Пиисари и начали высадку. Команды тендеров прыгали в воду и помогали разведчикам перебрасывать на берег пулеметы и боезапас. Сопротивление было незначительным. Гарнизон острова был явно растерян. Бойцы быстро заняли заранее намеченный плацдарм - полкилометра по фронту и до восьмисот метров в глубину.

Тактическая внезапность превосходно сочеталась с исключительным мужеством и напористостью разведчиков. Орудийный расчет 368 сержанта Ясенко сразу же устремился к выгодной позиции на небольшой высотке.

Враг приходил в себя, и бой разгорался. Наводчик Кораблев из орудийного расчета сержанта Ясенко был ранен, но согласился уйти в укрытие лишь тогда, когда от потери крови совсем обессилел. Раненые, Ясенко и Щекотов продолжали вести огонь.

Большую силу воли проявил младший лейтенант Пичугин. Он командовал взводом противотанковых ружей. Дважды раненый, едва держась на ногах, Пичугин уничтожил три огневые точки противника. Лейтенант Джанов со своими бойцами сразу после высадки занял оборону плацдарма на флангах. Под пулеметным огнем его взвода захлебнулись все контратаки вражеского гарнизона, оказавшегося, как выяснилось к этому моменту, не таким уж слабым - три роты полного состава!

Героически вела себя в бою девушка-санитарка коммунистка Марта Бонжус. Она не раз отличалась в схватках с врагом и раньше. Глубокой осенью 1941 года, находясь в рядах морской пехоты, Марта в одном из жарких боев под Петергофом, заменив убитого пулеметчика, длительное время отражала атаку противника, была контужена. После излечения она снова вернулась в морскую пехоту, стойко несла суровую службу, ходила в разведку, участвовала в боях. Здесь, на Пиисари, она вынесла из боя двадцать раненых. В критические минуты санитарка появлялась среди защитников плацдарма с автоматом. Несколько позже Марта Бонжус спасла жизнь и майору А. П. Романцову. Положив его на плащ-палатку, отважная девушка под огнем противника доставила офицера к берегу, передала его на катер. За мужество и отвагу, проявленные в боях, она в июле 1944 года была награждена орденом.

Майор Романцов и капитан-лейтенант Потужный своевременно потребовали подкрепления. Однако с поддержкой роты произошла заминка. Сказалась, к сожалению, недостаточная оперативность общего руководства высадкой. С часу на час положение десанта ухудшалось еще из-за того, что на катерах-дымзавесчиках (командиры - старшины 1-й статьи Кравченко и Лебедев) и на бронекатере Налетова, которые находились в дозоре, слабо наблюдали за подходами к плацдарму. Четырем артиллерийским десантным баржам и нескольким катерам противника удалось прорваться с севера к району высадки. Их огонь уничтожал и выводил из строя тендеры. Но Потужный и Налетов не отступили. Наш бронекатер в неравном бою отстоял позиции отряда до появления авиации поддержки.

Только в полдень положение десанта было существенно облегчено, авиация флота, хотя и с некоторым опозданием, заставила отступить корабли противника, нанеся им большой урон. На остров высадилась еще одна рота морской пехоты, которой командовал лейтенант А. Н. Соколовский.

К этому моменту на побережье полуострова Койвисто заняла позицию наша 85-миллиметровая батарея. Она открыла огонь по вражеским кораблям.

Положение десанта все еще не стало стабильным. Надо было срочно наращивать его силы, так как враг наседал на плацдарм. Но два батальона, переброшенные на автомашинах по побережью Койвисто, теряли драгоценное время, ожидая тендеры.

В штабе Ралля заколебались. Там даже склонны были считать, что обстановка сложилась не в нашу пользу, что лучше вывезти с острова Пиисари высаженные роты.

Хорошо, что Потужный вовремя прибыл из пекла на КП. Он сообщил, что роты стойко обороняют плацдарм, можно и надо развивать успех. Ралль приказал командиру бригады шхерных кораблей Кудрявцеву немедленно направить тендеры капитан-лейтенанта Воскобойникова и капитана 3 ранга Мазепина к батальонам морской пехоты. Туда, маскируясь на переходе дымзавесами, вышли шестнадцать тендеров.

На рассвете 22 июня на Пиисари высадились два батальона, отдельная пулеметная рота, две батареи истребительного дивизиона и штаб бригады во главе с полковником Л. В. Добротиным. Хорошо сработало авиационное прикрытие, подкрепление удалось доставить с минимальными потерями.

Корабельные дозоры, предусмотрительно занявшие позиции севернее и западнее островов, недалеко от выхода из шхер, решительно пресекли попытку двух сторожевиков противника помешать нашему десанту.

С обнаженным, не подготовленным для обороны тылом финские островные гарнизоны не могли стойко обороняться. В течение дня они эвакуировались. Наших десантников встретили лишь слабые заслоны. На рассвете конвой с остатками вражеских островных гарнизонов был настигнут нашими штурмовиками. Часть транспортных судов противника была потоплена.

На островах в наши руки попали торопливо брошенные склады оружия, боеприпасов и продовольствия. Ралль сообщил по телефону:

- Главный трофей внушителен - сорок пять орудий разных калибров. Врагу здесь уже неоткуда вести огонь по нашим морским коммуникациям.

Значение этой победы выходило за пределы тактического успеха. Заняв острова Бьёркского архипелага, мы получили выгодные позиции для освобождения островов Выборгского залива, обеспечили тыл войск фронта. Кроме того, наши части вышли к началу глубоководного шхерного фарватера, идущего под северным берегом финского залива от Бьёрке до выхода в Балтийское море в районе Ханко, Утэ. Фарватер этот представлял главную, относительно свободную от мин коммуникацию в Финском заливе, которой до этого широко пользовался

противник.

В середине июля я готовился к совещанию наших командиров соединений и руководителей политорганов. Помню, сидел у меня контр-адмирал И. Д. Кулешов, командир вновь созданной Лужской военно-морской базы. Мы говорили о том, что для нас сейчас наступил совсем новый этап войны

В чем была эта новь? Прежде всего в том, что теперь мы, наступая, 370 диктовали свою волю противнику. Ленинград окончательно стал тыловым городом, снова имел свободный железнодорожный путь к Москве и Мурманску. Успешно шли боевые действия против Финляндии.

- Пройдет немного времени, и Финляндия капитулирует, - заметил я.

- Хорошо бы, Владимир Филиппович, чтобы финское морское командование прежде всего показало карты минных полей. Нам необходимы фарватеры теперь, до начала большого траления.

- Необходимы, - согласился я. - Всем необходимы - и подводникам, и надводникам. Но, мечтая, сами будем работать. Вот, кстати, надо переправлять бронекатера на Чудское озеро... А вам, не удивляйтесь, готовиться переходить в Таллин.

- Хотите организовать там командование районом по типу КМОР? встрепенулся Кулешов.

- Да. И с тем, чтобы вы были там раньше сухопутных частей. Через несколько дней А. Н. Петров знакомил меня с планом отчета о проведенных боевых действиях.

- Кажется, все?

Он еще раз кратко перечислил наиболее характерные моменты:

- Бои кораблей и батареи в связи с географическими условиями велись на коротких дистанциях, широко использовалась маскировка. Выгоды тактического характера, связанные с применением самоходной морской артиллерии. Авиаторы сумели на таком активном и тесном театре безошибочно находить врага

- Что ж, с этим они справились неплохо. И в дальнейшем будут справляться, если летчиков-новичков смелей станут вводить в строй, - подсказал я.

А дальше шел доклад о минной обстановке и задачах траления.

- Пожалуй, в этом году придется затралить и уничтожить мин не меньше, чем за три предыдущие кампании, вместе взятые, - говорил Петров.

Я ответил:

- Вдвое больше! Вдвое! Так и ориентируйте командиров

соединений, иначе с моря в Таллин и в Рижский залив не попадем.

Как видите, мы уже могли конкретно думать и говорить о Таллине, Риге. Победы, одержанные Советскими Вооруженными Силами, начинали в корне менять характер боевой деятельности Краснознаменного Балтийского флота.

Финал на Ладоге

Разгром врага на островах Бьёркского архипелага еще только заканчивался, а мы с группой офицеров уже летели на Ладогу. Между Ладожским и Онежским озерами готовились к наступлению войска Карельского фронта, возглавляемые генералом армии К. А. Мерецковым. Им предстояло форсировать реку Свирь, а затем продвигаться на северо-запад. Но здесь начиналась полоса мощных инженерных сооружений, созданная врагом между озерами. Вдобавок в этом районе, имелись большие естественные препятствия.

Командование фронта избрало основным направлением для наступления прибрежное - вдоль Ладожского озера. Это позволяло все время иметь на фланге прикрытие и огневую поддержку Ладожской военной флотилии. Чтобы расшатать оборону сильно укрепленного Олонецкого района, планировалось с помощью морского десанта перерезать тыловые коммуникации противника - железную дорогу и шоссе. Иными словами, на военных моряков флотилии снова возлагалась ответственная задача.

Хотя после разгрома противника у острова Сухо Ладожская военная флотилия полностью господствовала на озере, одно это еще не гарантировало успеха операции. Ведь в районе высадки, находившемся в глубоком тылу противника, нужно было не просто провести кратковременный, отвлекающий его силы бой, а в течение нескольких дней, до соединения с войсками фронта, прочно удерживать плацдарм, захватываемый десантом на важнейшей коммуникации противника.

Командование Ладожской военной флотилии уже давно готовилось к операции, и я надеялся, что ее командующий Виктор Сергеевич Чероков сделает все так, как надо. За плечами у него был уже немалый опыт командования соединениями.

Встретивший нас на аэродроме контр-адмирал В. С. Чероков после обычных приветствий, как говорится, с места в карьер обратился ко мне с просьбой повлиять на командира истребительного авиационного полка подполковника П. И. Павлова, который находился неподалеку, на аэродроме, чтобы тот организовал при переходе десанта и особенно во время боя за высадку непрерывное барражирование истребителей.

Пока мы ожидали командира полка, Чероков объяснил причины своей озабоченности. Командование флотилии считает самым слабым местом в плане подготовки десанта именно прикрытие с воздуха. Ведь переход кораблей с десантниками должен был проходить в период белых ночей.

- Восьмидесяти вымпелам трудно пройти скрытно, без потерь, - заключил контр-адмирал. - Приходится рисковать. В случае осложнений надеюсь на быстрые и грамотные действия командиров.

Чероков доложил, что отряд высадки возглавит капитан 1 ранга Н. И. Мещерский, артиллерийскую поддержку - капитан 1 ранга В. Н. Лежава, охранение - капитан 3 ранга Н. И. Кирсанов. Отрядом высадочных средств командует капитан-лейтенант А. А. Сочинин, который должен будет взаимодействовать с командиром отряда транспортов капитаном 2 ранга М. О. Котельниковым.

Я знал этих офицеров и сказал, что с такими командирами риск становится трезвым расчетом, хотя и своеобразным, но заметил, что организовать надежное прикрытие десанта с воздуха все равно нужно.

- Времени на подготовку хватило? - спросил я Черокова.

- 14 июня у Мерецкова мне сообщили ориентировочные сроки, разумеется, окажись они для нас новостью, недели не хватило бы. Но мы давно имели указание Военного совета готовиться к такого рода боевым действиям, и флотилия практически уже вовсю отрабатывала элементы десантной операции. Правда, готовились мы применительно к правому флангу войск Ленинградского фронта, но существенной разницы здесь нет.

Пока мы вели этот разговор, вернулся офицер штаба флота капитан 1 ранга Н. Г. Богданов с подполковником П. И. Павловым.

Командир авиаполка понял ситуацию с полуслова и попросил уточнить общую задачу. Чероков информировал его, что северо-восточное побережье Ладожского озера обороняет особая финская бригада береговой обороны. Надо считаться с возможностью активизации ее действий для срыва перехода наших десантных кораблей и, главное, высадки десанта.

- Да и авиация противника также не упустит случая нанести удары по нашим кораблям, - добавил контр-адмирал.

Павлов попросил меня усилить боевой состав его полка, чтобы самолетов хватало для непрерывного патрулирования в воздухе. Я немедленно вызвал к телефону генерал-лейтенанта авиации М. И. Самохина. Тот доложил, что все его

истребительные полки работают с большим напряжением на выборгском направлении.

Пришлось повторить просьбу:

- Все-таки надо помочь Павлову, Михаил Иванович. Ваши летчики добились хороших результатов в районе Бьёркского архипелага, там дело идет к концу, и хлопот станет меньше...

Самохин вздохнул, но согласился.

- Есть, товарищ командующий, помогу, - сказал он. - Сейчас Шугинин займется этим делом.

Обсуждение деталей предстоящего десанта продолжалось на командном пункте флотилии. В нем участвовал начальник штаба флотилии Аркадий Васильевич Крученых, отлично подготовленный офицер, обладающий хорошими организаторскими способностями. Наконец мы уточнили все неясные и не решенные еще вопросы.

Вот основные элементы нашего решения. Десант высаживать на восточное побережье Ладожского озера, между реками Тулокса и Видлица, на плацдарм, ширина которого 2 километра. Предварительно, разумеется, надо нанести по месту высадки авиационный и артиллерийский удары. Участок для десантирования был удачным. Он ограничивался с флангов естественными преградами - реками, что должно было облегчить его оборону. Да и глубины здесь позволят судам подходить почти вплотную к берегу.

Посадку войск на корабли и суда решили осуществить в Новой Ладоге. Это, правда, далековато от места десантирования, зато больше было шансов на скрытность начала операции. В первом эшелоне должны пойти главные силы десанта с артиллерией, минометами. Во втором эшелоне, через 4 - 6 часов, высаживаются около 3300 человек с артиллерией, боезапасом и продовольствием. Запасным районом десантирования избрали участок побережья у мыса Охра, в 13 милях к югу от устья реки Тулокса.

В это время на командный пункт прибыл командир 70-й отдельной морской стрелковой бригады подполковник С. А. Блак. Я обратился к нему с вопросом:

- Ясно ли вам, что предстоит сделать бригаде после высадки?

- Да, товарищ адмирал, задача ясна, - четко ответил Блак. - Нам нужно захватить плацдарм, перерезать проходящие по побережью железную и шоссейную дороги, лишить противника возможности маневрировать войсками и техникой. Успех наших действий имеет важное оперативное значение.

- Какие у вас имеются средства усиления?

- Товарищ адмирал, - секунду помешкав, ответил

подполковник, - дело не в том, что дает или не дает мое начальство. Ни танков, ни самоходных орудий флот перевезти и выгрузить не в состоянии. А они бы нам здорово пригодились на плацдарме...

Приходилось полагаться на быстрые и смелые действия самих десантников и, главным образом, на превосходство над противником фронтовой и флотской авиации в районе высадки (мы нацелили сюда до 250 самолетов, из них около 140 штурмовиков и бомбардировщиков). Наметили активно использовать артиллерию кораблей флотилии. И наконец, десантникам предстояло интенсивнее использовать собственные средства: легкие пушки, пулеметы, противотанковые ружья и минометы.

И план наступления, о котором я уже рассказал подробно, был успешно осуществлен.

В результате победы на Карельском перешейке, успеха наступления в Межозерье группировки. финской армии были разгромлены и отброшены на 110 - 130 километров. Вся Ленинградская область, большая часть территории Карелии, включая Петрозаводск, были освобождены. Финское правительство вскоре решило прекратить военные действия и выйти из блока стран, поддерживающих гитлеровскую Германию. Фашисты лишились еще одного сателлита, что значительно ухудшило общее положение армии на левом фланге советско-германского фронта.

Для нас же это означало расширение операционной зоны Балтийского флота, значительное улучшение общей оперативной обстановки в восточной и средней частях Финского залива, что позволяло полностью контролировать все фарватеры, идущие из Кронштадта в Лужскую губу, на острова Лавенсари, Сескар и в Выборгский залив, надежнее охранять коммуникации, сделать их более устойчивыми и малодоступными для противника.

Здравствуй, Эстония!

Фашисты всеми силами и средствами препятствовали выходу наших кораблей и особенно подводных лодок за пределы гогландской минной позиции.

Наша разведка еще в начале августа установила, что в портах от Свинемюнде и Гдыни до Лиепаи и Вентспилса находятся 2 фашистских линейных корабля, 4 тяжелых и 4 легких крейсера и 13 эскадренных миноносцев. Легкие силы противника находились и севернее - в Рижском заливе и в портах Эстонии, вплоть до бухт Локса и Кунда, восточнее Таллина. Значительная часть легких сил находилась в Финском и Рижском заливах.

Ставка Гитлера объясняла перевод большой части кораблей

своего флота из портов и баз Северного моря в балтийские воды только необходимостью вывести их из-под ударов американской и английской авиации. Но в этом было мало правды. Из огня да в полымя, как говорится, нормальные люди не бросаются. Генералы Гитлера скорее рассчитывали на то, что англичан и американцев до известной степени устроит усложнение задач советского командования. Впрочем, фашистское командование и здесь просчиталось. Значительные силы флота, сконцентрированные им на Балтике, из-за минной опасности не могли полноценно использоваться для боевых действий. Однако в связи с тем, что положение немецко-фашистских войск на сухопутном фронте ухудшилось, оно вынуждено было, не считаясь с потерями, активизировать с августа свои боевые действия в средней части Финского залива. Корабли и авиация фашистов довольно часто вступали в бой с нашими кораблями. Снова появились в заливе фашистские подводные лодки, вооруженные электрическими торпедами с акустическим взрывателем. Кстати, двигатели таких торпед работали от аккумуляторов и имели важное преимущество перед другими типами этого оружия: бесследность при движении под водой к цели. Кроме того, они могли быть снабжены специальным взрывателем, срабатывающим в акустическом поле (шум винтов) корабля.

Усложнялась и минная обстановка. До сентября 1944 года противник к ранее поставленным минным заграждениям добавил, как стало потом известно, более 16 500 мин различного назначения и минных защитников.

Балтийский флот, стремясь сковать действия противника, также постоянно подновлял свои минные заграждения. Финский залив буквально был усеян минами. Всего к концу кампании 1944 года в заливе нами и противником было поставлено около 67 тысяч мин, причем фашисты основные минные постановки производили против наших малых кораблей - тральщиков, сторожевых и торпедных катеров. О том, насколько велика была плотность минных заграждений и сложна обстановка для плавания, свидетельствуют подрыв и гибель в Нарвском заливе трех фашистских эскадренных миноносцев в ночь на 19 августа. Но мины были причиной и 49 процентов всех наших потерь в корабельном составе. При этом из общего количества потерянных нами надводных кораблей 70 процентов приходилось на катерные тральщики, сторожевые и торпедные катера.

Таким образом, к осени 1944 года в Финском заливе складывалась довольно сложная обстановка. Шла напряженная борьба за уничтожение мин противника на гогландской позиции, готовились новые фарватеры, ведущие в Нарвский залив, с целью

вывода надводных кораблей, необходимых для прикрытия фланга и поддержки наших сухопутных войск при их продвижении на запад.

К началу операции по освобождению Эстонии флот располагал эскадрой надводных кораблей, соединениями авиации, подводных лодок, торпедных катеров, шхерных кораблей, морской железнодорожной артиллерии и военно-морскими базами, в состав которых входили части охраны водного района, береговой и зенитной артиллерии. На Чудском озере к этому времени была сформирована бригада речных кораблей, которая имела количественное и качественное превосходство над противником.

Как я уже говорил, при вынужденном бездействии крупных надводных кораблей - крейсеров и эскадренных миноносцев - большое значение приобрела боевая деятельность авиации флота. Она надежно удерживала господство над заливом. Более того, полки нашей минно-торпедной и бомбардировочной авиации к этому моменту находились уже и на аэродромах, срочно оборудованных на освобожденной территории Литовской ССР, откуда наносили удары по морским сообщениям врага в средней и южной частях Балтийского моря. Они были очень болезненны для гитлеровцев. Ведь в условиях, когда немецко-фашистские войска были отброшены далеко на запад, а их сухопутные пути сообщения нарушены, перевозки морем приобрели для противника, особенно для его группы армий "Север", важнейшее значение.

В ходе подготовки операции по освобождению Эстонии на флоте выполнялась большая организационная работа, связанная с предстоящим перебазированием на территорию Эстонии, Латвии и Литвы частей, соединений, тылов и различных служб с их весьма сложным и громоздким хозяйством. Предстояло восстанавливать всю систему базирования, оставленную нами летом 1941 года.

Одновременно шла подготовка к освоению передаваемых нам островов в Финском заливе и арендованной у Финляндии Советским Союзом военно-морской базы Порккала-Удд (5 сентября 1944 года боевые действия против вооруженных сил Финляндии были прекращены). Мы также планировали после заключения перемирия с финнами использовать действующие шхерные фарватеры для вывода наших подводных лодок в Балтийское море, минуя гогландскую и нарген-порккалауддскую противолодочные позиции в Финском заливе.

Масштабы работ росли, и мы едва с ними справлялись. Флот получил и должен был срочно освоить новые аэродромы, спешно

формировать новые стационарные батареи и маневренные базы. Мы укрепляли бригаду речных кораблей восточной части Нарвского залива, готовили гарнизоны и посты СНиС для размещения на островах Финского залива и во многих пунктах его побережья, а главное готовили флот для перехода в Таллин. Легко сказать: переход в Таллин.

Без траления мы не могли даже выдвигать корабельные дозоры на запад, а тем более готовить общее наступление сил флота. Не случайно в составе легких сил важнейшее значение в то время имели бригады траления. На флоте уже действовали отлично укомплектованные и подготовленные соединения капитанов 1 ранга Ф. Л. Юрковского и М. Ф. Белова, но мы создавали и третью бригаду под командованием капитана 1 ранга И. И. Мешко. Задачи и масштабы траления были настолько сложны и велики, что имелась настоятельная необходимость в формировании еще не одной, а многих бригад траления. Увы, наши возможности по-прежнему были ограничены.

Образно говоря, на море как будто бы шла размеренная позиционная война. Тральщики шаг за шагом преодолевали сопротивление врага и каждые две-три мили очищенных фарватеров позволяли нам последовательно передвигать дозоры все далее на запад, сначала к средней части Финского залива, а позже и в юго-западную его часть.

Казалось бы, все нормально: у балтийцев накоплен огромный опыт траления, они хорошо освоили его тактику и технику, и все пойдет как по маслу. Следовало лишь проявлять выдержку и упорно тралить воды. Однако на практике все это было намного сложнее. Противник снова и снова преподносил нам "минные сюрпризы", и мы были вынуждены изыскивать и создавать новые средства и тактику борьбы с минным оружием. Когда я вернулся из Гакково, где знакомился с работой по ликвидации минных заграждений, у меня состоялся разговор по телефону с наркомом ВМФ.

Адмирал флота Н. Г. Кузнецов спросил меня:

- Что выяснили? Удастся ли вывести наши корабли в Нарвский залив и помочь артиллерийским огнем приморскому флангу Ленинградского фонта при дальнейшем наступлении его войск на запад?

- Судите сами, - ответил я. - Теперь противник поставил мины в самых различных комбинациях, на глубинах от полуметра и больше. У нас довольно долго дул восточный ветер, он вызвал понижение уровня воды. Я лично видел, как много поставлено мин с малым углублением.

- Какие средства решили ввести в траление?

- Средство у нас одно - тралить по верхнему ярусу разъездными катерами ЗИС. Хотя мореходность их невелика, но зато осадка не превышает 30 - 40 сантиметров.

- Что ж, разумно. Впереди еще будут погожие дни, и в какой-то мере вы первую задачу решите. А как нижние ярусы?

- После пойдут катерные тральщики типа КМ, укомплектованные опытными командами. Осадка их около 80 сантиметров. И лишь потом на траление выйдут штатные катерные тральщики типа Р с осадкой больше метра.

- Какие результаты траления получаются при такой последовательности и оправдала ли она себя?

- Да, оправдала. 1-я бригада траления в Нарвском заливе только с 25 июля по 1 августа уничтожила 273 мины и 11 защитников. А всего за третий квартал бригада Юрковского затралила 630 мин и 191 защитник.

- Это уже можно считать богатым уловом, - заметил нарком.

- Должен добавить, что у нас появились своеобразные охотники за минами, поставленными на малое углубление. В хорошую погоду добровольцы ныряли в воду, подвешивали к мине заряд взрывчатки с бикфордовым шнуром и на катере быстро уходили...

- Смело! Передайте мою благодарность капитану 1 ранга Юрковскому и всему личному составу бригады. И потребуйте от всех командиров бригады увеличить темпы траления - это сейчас наиболее важно, - закончил нашу беседу Н. Г. Кузнецов.

Напряженную работу вела в эти дни и 2-я бригада траления капитана 1 ранга М. Ф. Белова. С 18 июня по 15 августа она затралила и уничтожила до 382 мин различного назначения.

Всего к началу операции по освобождению Эстонии было уничтожено около 1300 мин, и наши корабли получили возможность плавать по многим фарватерам, которые вновь "засорять" мы врагу уже не позволяли.

На Чудском озере была сформирована бригада речных кораблей. В ее составе имелось 12 бронекатеров и 21 десантный тендер. Позже бригаду усилили несколькими катерными тральщиками. Ныне этой флотилии предстояло выполнить важное задание. Вот как оно определилось.

Я вылетел на новый командный пункт штаба Ленинградского фронта. Располагался он в живописной местности в районе Кингисеппа. Маршал Л. А. Говоров встретил меня, как обычно, тепло и приветливо. Расположение этого командного пункта, казалось, давало возможность ему чаще находиться на открытом воздухе. Это было так необходимо для его здоровья.

- Рад принимать балтийцев не на окраине Ленинграда, а в

доброй сотне верст от него, - сказал он, здороваясь. В тон ему я ответил:

- Рад и я, Леонид Александрович, что вы лесным воздухом дышите. Прямо как в доме отдыха.

- Это вы верно говорите. Воздух здесь чудесный. Да только не до отдыха. Знаете, зачем я вас пригласил? Конечно, в связи с новым наступлением. Но где на этот раз я нуждаюсь в моряках?

- Речь, очевидно, пойдет о новом...

Маршал жестом прервал мою реплику. Он подвел меня к стене, на которой висела карта, и сказал:

- Смотрите, войска генерала Федюнинского подведены к рубежам на Нарвском перешейке, откуда мы должны начать наступление. В их составе, кстати, находится и Эстонский стрелковый корпус. Это, заметьте, политически важно... Пойдем ведь на Эстонию! Но рубеж между Чудским озером и Финским заливом одним махом не преодолеть. Укрепили его фашисты сильно. Здесь и долговременные сооружения, и естественные условия не в нашу пользу - болота, лес... А если по-другому?

- Значит, озеро?

- Да, да! Озеро! Вот единственный правильный выход. Хочу знать, как вы там оцениваете обстановку? Что может сделать флот для оказания помощи флангу наступающих войск со стороны озера?

Мне стало ясно, что, зная о тяжелой минной обстановке в Нарвском заливе, маршал ожидает от флота помощи на противоположном, левом фланге 2-й ударной армии - со стороны Чудского озера. Но какой?

- Самой эффективной! Если вы действительно хозяева на озере, то помогите нам высадить войска на фланге и в тылу противника.

Я доложил Леониду Александровичу, что в районе Гдова уже перевезены и спущены на воду бронекатера, десантные тендеры и катерные тральщики. Бригада практически создана и заканчивает подготовку техники, обработку всей организации.

Однако, хотя бригада и накопила большой боевой опыт, подчеркнул я, в подобных случаях корабли надо усиленно поддерживать авиацией. Тем более что у противника в этом районе действует группа штурмовиков и бомбардировщиков, да и на самом озере фашисты имеют артиллерийские баржи, катера и вооруженные буксиры.

- Так вы и поручите очистить озеро от противника своей авиации. Сил хватит?

- Я надеюсь, что генерал Самохин в течение двух-трех недель справится с такой задачей, но с одним условием.

- Каким?

- В этот период его дивизии не станут отвлекать на другие направления.

- Не станем, не станем. Но скажите, Владимир Филиппович, какое количество войск и техники одним рейсом сможет перевезти ваша бригада? Кажется, командир товарищ Аржавкин?

- Да, капитан 2 ранга Александр Федорович Аржавкин. Мы с ним проверили цифры: стрелковый полк без средств усиления. О крупной технике придется подумать нашим инженерам. Но надо сразу решить и другие вопросы, Леонид Александрович.

- Рассказывайте, обсудим.

- Во-первых, переход и высадка также должны осуществляться под прикрытием авиации. Во-вторых, надо создать мощную артиллерийскую группу, чтобы в районе высадки быстро преодолеть сопротивление врага или свести его к минимуму. И наконец, в-третьих, уточнить организацию и ответственность - кто и за что будет отвечать при подготовке и бое за высадку.

- Я тоже не люблю импровизации, - согласился Говоров. - Что ж, все в нашей власти. Давайте действовать. Принципы ясны. Теперь пусть наши штабы совместно обсудят и конкретизируют все мероприятия. А вы вдохновляйте генерала Самохина.

Соответствующие задачи авиации флота были поставлены в тот же день. Я, разумеется, информировал командование ВВС о беседе с маршалом.

Казалось, все ясно. Осталось ждать начала тщательно подготовленной операции. Но вдруг 10 августа Говоров отменил намеченные планы. Через два дня стало известно, что Ставка вывела из оперативного подчинения Ленинградского фронта бригаду речных кораблей на Чудском озере и передала ее южному соседу 3-му Прибалтийскому фронту, который подготовили к наступлению. Но задачи? Они не объявлены. А воевать, не ведая целей, немыслимо.

Для планирования и координации действий бригады речных кораблей в Гдов к капитану 2 ранга А. Ф. Аржавкину была направлена группа офицеров штаба флота во главе с капитаном 1 ранга Н. Г. Богдановым. Несколько позже туда же вылетел и начальник штаба флота контр-адмирал А. Н. Петров.

Время шло к вечеру, когда меня позвали к телефону. Анатолий Николаевич доложил, что новые задачи для бригады определены. Приказано высадить десант в составе 191-й стрелковой дивизии генерал-майора И. Н. Бураковского на западное побережье Теплого озера. 128-я стрелковая дивизия генерал-майора Д. А. Лукьянова будет высаживаться на плацдарм во втором эшелоне.

Итак, надо немедленно "менять карты" - организовать перебазирование бригады кораблей Аржавкина из Гдова в Раскопельский залив на восточном берегу Теплого озера.

Офицерам штаба флота, находившимся у Аржавкина, я приказал не уезжать, пока не будет разработана вся необходимая на операцию документация. Со всеми этими заботами мы успели справиться. В ночь на 14 августа бригада речных кораблей передислоцировалась, а еще через сутки - около полуночи - была произведена посадка первого эшелона войск.

Десант высадили на рассвете 16 августа на необорудованный западный берег Теплого озера в районе Мехикорма. Артиллерия бронекатеров внезапно нанесла удар по малочисленным войскам противника, и десант стал развивать успех в направлении Тарту к реке Эмайыги. На занятое побережье озера доставлялись не только штатные части стрелковых дивизий, но и средства усиления, а также многообразная техника и боезапасы.

Экипажи катеров и тендеров мужественно отбивались, боролись до последней возможности.

К исходу 16-го из 20 тендеров в строю осталось 7. Нам пришлось спешно, не имея на озере достаточных средств, организовать ремонт бронекатеров и тендеров. К счастью, окончательно выведенных из строя десантных тендеров было не так много. Мы еще до 19 августа перевезли через Теплое озеро 6500 бойцов и 170 орудий. Маршал Говоров помог нам перебросить сюда ремонтную мастерскую, а мы увеличили силы, подчиненные Аржавкину, дополнительно придав бригаде 20 тендеров и 6 бронекатеров.

Прошло еще дней пять, и снова мы с Говоровым приступили к обсуждению дальнейших боевых действий бригады на Чудском озере.

- Задачи усложнились, а сроки сократились, - сказал сразу маршал. - На плацдарме сосредоточим дополнительно всю армию генерала Федюнинского. Отсюда нанесем мощный удар в направлении Раквере. Цель нашей операции - выйти в тыл нарвской группировке войск противника и освободить Таллин. Потом бригада поддержит войска 8-й армии в ее наступлении в общем направлении на Таллин. Но учтите, перевозить придется в три-четыре раза больше. Можете ли вы своими средствами перебросить столько и когда готова будет бригада?

- Не раньше чем через десять суток, - ответил я. - Ремонт большой. Но зато и сил прибавится: я приказал усилить бригаду переброской из Кронштадта нескольких бронекатеров, тендеров. Еще есть забота: надо оборудовать спаренные тендеры для перевозки танков и самоходных орудий. Они смогут принимать

на борт и перевозить, правда с риском, технику весом до 35 - 40 тонн. Заодно в этот срок инженерные батальоны оборудуют подъездные пути, причалы для погрузки и выгрузки.

- Значит, на озере авиация будет действовать ваша, - резюмировал Говоров, - все вопросы ПВО ваш полковник Федоров решит с генералом Рыбальченко. Инженерное обеспечение начнет действовать немедленно. 5 сентября годится как срок начала перевозок?

- Годится. Впрочем, для полной уверенности я побываю у Аржавкина.

- Добро, - сказал маршал, посмеиваясь тому, что приспосабливается к морской терминологии. - А как дела у Самохина?

- Уничтожили и повредили наши летчики до сорока вражеских катеров и буксиров. Аржавкин теперь на озере полный хозяин, благодарит авиаторов.

- Ну а с моря нам не будет помощи при наступлении?

- Постараемся, Леонид Александрович. Прежде всего прикроем фланг 8-й армии от возможного воздействия кораблей и самолетов противника, одновременно нанесем удары по портам на побережье Эстонии, на торпедных катерах высадим тактические десанты. Попытаемся также поддержать фланг 8-й армии огнем канонерских лодок и морских бронекатеров.

Леонид Александрович задумался и, подводя итог нашему разговору, сказал:

- Это все хорошо, но главное сейчас - уточнить задачи бригады на Чудском озере... Аржавкину следует установить более тесный контакт с командиром эстонского стрелкового корпуса генералом Перном.

Затем я поделился с маршалом своими соображениями о необходимых для флота на период операции технике и боевых средствах, доложил, что намерен просить у маршала авиации С. Ф. Жаворонкова самолеты типа "Каталина". На Черном море их успешно применяли для высадки тактических десантов морской пехоты.

В конце нашей беседы я откровенно рассказал Говорову о затруднениях и недостатках в деятельности флотского тыла. В свое время фронт забрал у нас много транспортных средств, но взамен ничего не дал. Теперь, когда на нескольких направлениях увеличивается дальность перевозок, возрастает нужда во всех видах жидкого топлива, боезапаса и других видах снабжения. Нехватка, например, автомашин ощущается с особой остротой.

- Да, да, - пообещал Говоров, - не только катерам, но и авиации, не только авиации, но и подводным лодкам нужно

отличное и бесперебойное снабжение. Дам задание хотя бы частично возместить ваши недостатки в транспорте.

Я коротко доложил маршалу о положении на морском театре, рассказал о подготовке к выходу в открытое море первого эшелона подводных лодок. Говоров поблагодарил за информацию и еще раз подчеркнул:

- На организацию взаимодействия с войсками Старикова и Федюнинского прошу обратить особое внимание. На это мне и в Ставке указывали.

... В конце августа я вылетел на Чудское озеро в расположение штаба бригады речных кораблей. К этому времени войска 2-й ударной армии уже шли походным порядком с нарвского направления в районы сосредоточения для погрузки и переправы через Чудское озеро.

Бригада стояла в устье речки Желча. Мы осмотрели командный пункт, узел связи, замаскированные катера. Шел ремонт бронекатера, получившего пробоины. На сварке, у токарного и фрезерного станков трудились ленинградцы. Оказалось, что для ремонта и здесь, на месте, нашлось кое-что в мастерской моторно-рыболовной станции, которую фашисты не смогли вывезти, хотя и приступили к ее демонтажу. Однако основные работы выполняла наша флотская подвижная судоремонтная мастерская, переброшенная сюда по указанию начальника тыла фронта. Всюду наблюдался морской порядок, и все делалось с энтузиазмом. Я похвалил товарищей за это.

Во время недавней поездки в Гдов, на дороге, ведущей в расположение штаба эстонского корпуса, у колеса машины лопнула камера. Пока шофер занимался ремонтом, я неожиданно оказался среди знакомых. Ведь штаб флота за год довоенной жизни и деятельности в Таллине установил тесные связи с партийными, советскими и другими гражданскими учреждениями. Вопросы строительства, размещения флота в Таллине, организация ремонта кораблей требовали общения со многими товарищами - от руководителей Центрального Комитета Коммунистической партии Эстонии и Совета Министров до цеховых мастеров и молодых рабочих.

Шофер еще только ставил под машину домкрат, а я уже был в окружении таллинцев из рабочего полка и батальона милиции, участников нашего перехода Таллин - Кронштадт. Некоторых я Даже считал погибшими. И вот, случится же такое, встретились!

- Нет, - говорил один из них, - я был на "Казахстане".

- А меня вытащили из воды на катер и доставили на Гогланд.

- А я вот здесь лесами пробирался, уже зимой. Сначала через озеро Пейпус.

- Хорошо стал говорить по-русски.

- Так я жил на Урале, а потом в пехотное училище, видите, лейтенантом стал.

Как было приятно окунуться в эту дружескую атмосферу!

Я рассказал об этих встречах Аржавкину и его офицерам. А затем перешли к вопросу, ради которого я сюда, собственно, и приехал. С удовлетворением узнал, что размах предстоявших оперативных перевозок не пугал Аржавкина и Шустрова. Они обрадовались, что и впредь будут взаимодействовать с авиацией флота. Для ускорения перевозок, сообщил Аржавкин, в бригаде разработан ряд рационализаторских предложений. Они хорошо проверены вместе с начальником инженерного отдела флота полковником Т. Т. Коноваловым и инженерным управлением фронта. Самое главное из них - спаренные тендеры с платформой для погрузки тяжеловесов. Балтийские катамараны, совершенствуясь, получали все большее применение.

В те дни мне подготовили очередную докладную записку - представление наиболее отличившихся к награждению орденами. Читая этот документ, я снова и снова ощутил огромную, богатырскую силу личного состава флота. Бесчисленные подвиги матросов, солдат, старшин и офицеров невольно наталкивали на обобщения, хотелось глубже понять и осмыслить источники, причины массового героизма.

В одном из рапортов я обратил внимание на очень точное наблюдение офицера штаба.

"Дело совсем не в отчаянной храбрости, - писал он, - люди необыкновенно ощущают свою ответственность, и очень велико чувство локтя".

- Весьма важное замечание, - сказал я тогда Аржавкину.

- В корень смотрит. Такое впечатление у всех, кто наблюдал людей в бою. Каждый из нас подпишется под этим заключением.

Я без колебаний утвердил список офицеров и матросов, представленных Аржавкиным к награждению. Позднее 60 офицеров, старшин и матросов бригады стали кавалерами ордена Красного Знамени. Почти 200 человек получили орден Отечественной войны I и II степени.

Перевозки начались точно в срок - 5 сентября.

Первых своих "пассажиров" - бойцов эстонского стрелкового корпуса бригада Аржавкина встречала с особым чувством. Ведь эти люди вот-вот должны были ступить на родную землю.

При мне были разрешены вопросы, связанные с прикрытием от ударов авиации врага, организацией дозоров на озере, усилением гарнизона на острове Пирисари пулеметной ротой, располагающей мощными огневыми средствами, зенитными

пулеметами и другим вооружением.

За 15 дней были перевезены управление 2-й ударной армии, 8-й, 30-й гвардейский и 108-й стрелковые корпуса, 100 тысяч человек, тысяча орудий, 4 тысячи автомашин, 13, 2 тысячи лошадей, 14 тысяч тонн боезапаса, 67 тысяч тонн продовольствия.

15 и 100 тысяч. Две памятные для меня цифры - свидетельство небывалой доблести военных моряков и инженерных войск фронта. 100 тысяч солдат и офицеров плюс техника и боезапас! И все это было перевезено за 15 дней.

В итоге на тартуском направлении была сосредоточена 2-я ударная армия со всеми необходимыми средствами усиления, имевшая мощную артиллерийскую группировку (2040 стволов). Эта группа войск должна была в операции по разгрому фашистов в Эстонии нанести по врагу главный удар.

Признаюсь, что мы, военные моряки, гордились своим вкладом в успех предстоящей операции, которая положила начало освобождению Советской Эстонии.

Закончив перевозку большей части войск на Чудском озере, бригада речных кораблей сразу же получила новые боевые задачи. Она должна была прикрыть фланги войск 2-й ударной и 8-й армий, выходившие на озеро, огнем бронекатеров оказать поддержку наступлению войск генерала Федюнинского и обеспечить продолжавшиеся перевозки техники, боезапаса и питания через Теплое озеро. И наконец, бригада должна была находиться в готовности к высадке тактического десанта на северный берег Чудского озера. Все эти задачи начали выполняться немедленно, энергично и настойчиво.

А что происходило в это время в Нарвском и Финском заливах?

Здесь в наших буднях появилась новая деталь: военным морякам чуточку пришлось стать и дипломатами.

По условиям ожидаемого перемирия финны должны были передать нам некоторые острова в Финском заливе, и не только.

Мы предъявили военно-морскому командованию Финляндии ряд требований, связанных с обеспечением наших наступательных действий в Финском заливе.

Свои соображения о характере этих требований мы в свое время доложили наркому ВМФ.

Прежде всего нам нужно было получить от финского морского командования навигационные карты, необходимые для плавания шхерными фарватерами, и все сведения о минных заграждениях, поставленных в Финском заливе и Балтийском море.

Мы намеревались предъявить финскому военно-морскому

командованию требование обеспечить безопасность плавания наших кораблей продольным шхерным фарватером под северным берегом Финского залива.

5 сентября на основании соответствующих директив штаб флота сообщил во все соединения и части о прекращении боевых действий против финнов, но потребовал готовности не снижать, так как на территории Финляндии еще оставались немецко-фашистские войска.

Примерно в это же время вице-адмиралу И. Д. Кулешову, назначенному командовать Таллинским морским оборонительным районом, было приказано, чтобы он подчиненные ему корабли и части морской пехоты срочно вводил в бой одновременно с войсками 8-й армии и так организовал их действия, чтобы они не отставали при движении вдоль Финского залива от фланга войск 8-й армии генерал-лейтенанта Ф. Н. Старикова.

Чрезвычайной важности события произошли в Финском заливе 14 сентября. В этот день финское командование потребовало от гитлеровцев покинуть базу и порт Котка. Срок был дан 24 часа. Финны привели свои вооруженные силы в боевую готовность, однако не помешали фашистам на выходе из порта минировать фарватер.

Одновременно другие фашистские корабли, обнаруженные нашей ночной воздушной разведкой, покинули бухту Хара-Лахт (южный берег Финского залива между Таллином и Нарвой) и свои базы в финских шхерах. Они соединились (очевидно, по заранее разработанному плану) западнее острова Гогланд. Довольно внушительный отряд в составе 10 тральщиков, 15 сторожевых катеров и 24 быстроходных десантных барж подошел к Гогланду, имея на борту 2500 фашистских солдат и офицеров. Командир фашистского отряда ультимативно предложил финскому коменданту немедленно сдать остров. Тот отказался. Фашисты начали высадку.

Финны, избегая боя, оттянули свои силы к западному берегу острова.

Радиограмма из Хельсинки, в которой сообщалось об этих событиях, поступила к нам почти одновременно с донесениями флотской воздушной разведки.

Замысел гитлеровцев разгадать было нетрудно. Даже временный захват острова давал им некоторые преимущества, связанные с прикрытием отхода своих сил из Финского залива, а главное - мог затормозить наше боевое траление и вывод подводных лодок в Балтийское море.

Генералу Самохину было приказано немедленно направить к

Гогланду штурмовую авиацию флота и разгромить корабли противника.

На рассвете 15 сентября, когда фашисты заканчивали высадку, над островом у бухты Сууркюля появился первый эшелон "илов". Они атаковали группу быстроходных десантных барж, выходившую из бухты, и другую группу, находившуюся еще у причала. На помощь своему корабельному отряду противник направил истребители, базировавшиеся на аэродромах Эстонии. Но патрули флотских Ла-5 не зевали. Они встретили фашистов решительными атаками, нанесли им значительный урон и практически не допустили к нашим самолетам.

К 18 часам 15 сентября авиация флота, совершив более пятисот вылетов, потопила у побережья острова несколько десантных барж, тральщик и сбила 15 истребителей. Уцелевшие корабли бросили свой десант на Гогланде и скрылись в сумерках в юго-западном направлении.

Подбодренный успехами наших летчиков, финский гарнизон утром 16 сентября с боем вынудил гитлеровцев поднять белый флаг. Тогда же вице-адмирал Жуков сообщил, что на подходе к острову Лавенсари захвачен штурмовой бот с частью фашистского десанта, бежавшего с Гогланда.

Близился день начала нового наступления войск Ленинградского фронта. Нам надо было спешить. Все тральные соединения флота (около 200 единиц), используя каждый день хорошей погоды, во всех районах операционной зоны флота - от Кронштадта до гогландской позиции включительно - производили траление на десятках фарватеров.

Максимум усилий мы сосредоточили на фарватерах, идущих из Лужской губы в Нарвский залив. Напомню, что здесь не могли ходить без риска даже торпедные катера, так как противник установил сотни мин с малым углублением.

Вынужденное замедленное развертывание надводных сил флота компенсировалось успешными действиями наших летчиков. Морские сообщения противника в Балтийском море и Финском заливе "опекались" достаточно результативно: в июле - августе авиация флота уничтожила и повредила несколько десятков транспортных и вспомогательных судов врага.

Стабильная в недалеком прошлом система оперативных морских перевозок противника к осени 1944 года была нарушена, регулярная связь оккупированных портов с собственно германскими портами часто прерывалась, что вынуждало гитлеровцев осуществлять широкие оборонительные мероприятия и приводило к большому расходу обеспечивающих сил.

Перед началом наступления Военный совет флота

обнародовал обращение, в котором призвал личный состав кораблей и морской пехоты, летчиков, артиллеристов выполнить свой долг перед Родиной, изгнать врага с нашей советской земли.

Наступление трех Прибалтийских фронтов началось 14 сентября в общем направлении на Ригу, Войска Ленинградского фронта перешли в наступление несколько позже - 17 сентября. 2-я ударная армия после артиллерийской и авиационной подготовки, поддерживаемая с правого фланга бригадой речных кораблей Аржавкина, прорвала вражескую оборону и устремилась на север, к Раквере.

Наши военные моряки на Чудском озере снова показали себя с наилучшей стороны. Дивизионы и отряды бронекатеров капитана 2 ранга Крохина, капитана 3 ранга Ельникова, капитан-лейтенантов Геранина и Мазепина смело маневрировали под артиллерийским обстрелом. Они подходили на дистанцию стрельбы прямой наводкой и в упор били по врагу. Огнем бронекатеров был, например, уничтожен командный пункт одного из пехотных полков противника вместе с его хозяином.

Авиация флота в эти дни надежно прикрывала фланг войск 8-й армии, выходившей к побережью Нарвского залива, и обеспечивала боевые действия бригады речных кораблей на Чудском озере.

Утром 19 сентября закончились переговоры с финнами, и мы получили согласие на использование их шхерных фарватеров.

Днем меня вызвал к телефону нарком ВМФ.

Он интересовался прежде всего тем, готовы ли подводные лодки для выхода в Балтийское море через финские шхеры. Я доложил, что десять подводных лодок ждут приказа выйти на позиции. Нужно лишь уточнить с финским командованием организационные вопросы и разработать наставление по обеспечению перехода подводных лодок. Фарватер все же чужой! Н. Г. Кузнецов потребовал форсировать выполнение этих мероприятий. Я немедленно отдал соответствующие приказания.

20 сентября был последним днем боевых действий бригады речных кораблей на Чудском озере. Она эффективно поддержала фланг войск 8-й армии, последовательно высаживая сильные разведывательные группы в тыл врага, которые нападали на разрозненные части противника, сеяли среди немцев панику, захватывали пленных. К исходу дня бригада Аржавкина высадила десант в составе усиленного полка в районе Ранна, Пунгерья, который разгромил значительные силы деморализованного противника.

Как же развертывались в это время события в Финском заливе? После разгрома фашистов под Гогландом нам следовало

бы на другой же день занять острова Большой и Малый Тютерс. Но сделали мы это с некоторым опозданием. Командование Островной военно-морской базы слишком уж увлеклось дипломатической деятельностью. Вице-адмирал Г. В. Жуков и его штаб все свое внимание сосредоточили на событиях, связанных с капитуляцией Финляндии, освоением островов, передаваемых нам по мирному договору, забывая, что нам нужно еще воевать да воевать, и, в частности, выбивать фашистов с островов Большой и Малый Тютерс.

Несколько лучше обстояло дело у вице-адмирала И. Д. Кулешова, однако тоже не так, как хотелось бы. А хотелось, разумеется, чтобы наше продвижение по морю не отставало от фланга наступающих войск.

Кто в тяжелых условиях минной обстановки мог продвигаться в Нарвском заливе с такой же скоростью, как и войска на суше? Только торпедные катера. Да и им ежесекундно грозили мины-ловушки, мы теряли людей и корабли.

В дружной семье катерников выросла и возмужала целая плеяда прославленных новаторов, мастеров точных торпедных ударов.

20 сентября группа торпедных катеров Героя Советского Союза В. М. Старостина высадила разведывательную группу морской пехоты на Большой Тютерс и заняла его.

21 сентября торпедные катера капитана 3 ранга И. Я. Становного высадили бойцов бригады морской пехоты в небольшом порту на побережье Эстонии - Кунде.

Правый фланг войск генерала Старикова к этому времени, преследуя противника, находился уже в 20 километрах западнее города.

Узнав об освобождении Кунды, вице-адмирал Кулешов приказал большой группе торпедных катеров под командованием капитана 3 ранга А. П. Крючкова взять на борт батальон морской пехоты, которым командовал майор А. О. Лейбович, и занять Локсу, гавань в бухте Хара-Лахт восточнее Таллина.

И эта высадка блестяще удалась. Десантники захватили в Локсе богатые трофеи.

В тот же день командиру дивизиона А. П. Крючкову было приказано с морскими пехотинцами на борту идти в Таллин и высадиться в Минной гавани, чтобы не дать фашистам взорвать причальные стенки, коммуникации, вывезти ценности. Наконец-то! Ведь балтийцы давно мечтали первыми ворваться в Таллинский порт. Вражеские корабли и транспортные суда, грузившие там награбленное имущество, подверглись ударам самолетов-штурмовиков. Честь нанесения первых ударов по

вражеским транспортам в порту принадлежала балтийским штурмовикам Героям Советского Союза Д. Е. Мазуренко, А. Е. Гургенидзе, А. И. Батиевскому и другим летчикам. Шесть транспортов и сторожевик были уничтожены штурмовиками.

На Таллин стремительно шли и войска Ленинградского фронта.

К 14 часам 22 сентября столица Советской Эстонии была освобождена.

Торпедные катера под командованием капитанов 3 ранга А. П. Крючкова и Е. В. Осецкого форсировали боковое заграждение, выставленное фашистами в Таллинской бухте, и высадили батальон бригады морской пехоты в Военной гавани Таллина. Торпедные катера в 1941 году последними уходили отсюда. И вот спустя три года они первыми вернулись. На головном катере морской пехотинец младший сержант Иосиф Юрченко держал древко с развевающимся Военно-морским флагом. Как только катер коснулся своим бортом причала, Юрченко выскочил на стенку и устремился к ближайшему зданию. Вскоре над зданием порта взвился Военно-морской флаг Советского Союза.

Штурмовики и небольшая часть бомбардировщиков и после освобождения Таллина продолжали наносить удары по транспортам и кораблям, уходящим на запад. В устье Финского залива, вблизи острова Осмуссар, минно-торпедная авиация потопила транспорт, на борту которого находилась тысяча фашистских солдат и офицеров.

На следующий день торпедные катера капитана 3 ранга И. Я. Становного высадили группы морской пехоты на острова Нейсаар (Нарген) и Аэгна. Вместе с торпедными катерами в этом бою принимали участие и наши морские охотники под командованием капитан-лейтенанта А. А. Обухова. Благополучно форсировав минные поля, морские охотники на рассвете 23 сентября появились в гавани Таллина.

Остров Нейсаар являлся фланговым пунктом гигантского сетевого и минного заграждения, поставленного против наших подводных лодок еще в 1943 году.

Что теперь с ним делать? Уничтожить? Но это не так-то просто: на подходах к страшному "забору" таилось огромное количество мин и минных защитников.

Несколько позже мы приняли более разумное решение: сетевое и минные заграждения не убирать, а, зная их координаты, использовать против фашистских подводных лодок, на случай если они попытаются пройти в среднюю и восточную части Финского залива.

В тот же день мы с группой офицеров штаба флота прибыли в

Таллин. Тяжелое зрелище представилось нашим глазам. Город был сильно поврежден артиллерией врага еще при нашем отходе в 1941 году. Однако тогда в нем мало пострадали жилые кварталы и средневековые постройки у подножия Вышгорода. Теперь же башня "Длинный Герман" высилась как грустный страж города-кладбища.

От многих кварталов вообще ничего не осталось. В развалинах лежал уникальный архитектурный ансамбль, объединявший национальный театр с концертными залами. К счастью, здание Военного совета и штаба флота, занимаемое нами до войны, осталось невредимым.

- Что в Таллине? - спросил по телефону нарком ВМФ. Я доложил Н. Г. Кузнецову о первых впечатлениях:

- Хуже всего в порту. Фашисты не жалели взрывчатку. В Купеческой гавани разрушили все стенки. Причального фронта практически нет. Служебные здания развалины. Некоторые даже не узнать. В Минной гавани тоже ни стенок, ни зданий. Можно швартоваться только к небольшим участкам причалов на протяжении не более 70 - 80 метров. Здание артиллерийских мастерских заминировано. Якорные и магнитные мины в большом числе беспорядочно поставлены по всему рейду. Пока их не ликвидируют, базирование немыслимо. В ближайшее время протралим фарватер. Конечно, только для судов и кораблей с малой осадкой. Другие гавани - Беккеровская и Русско-Балтийского завода, - можно сказать, не существуют. Пресной воды и электроэнергии для кораблей нет... Одним словом, придется еще крепко поломать голову, чтобы придумать, как использовать Таллин в качестве базы для снабжения кораблей и авиации.

- Вы остаетесь в Таллине? - спросил нарком Военно-Морского Флота.

- Я прошу разрешения после получения новых задач в штабе фронта у маршала Говорова ехать в Хапсалу. Попытаемся с ходу овладеть Моонзундскими островами. В Таллин сейчас начнет перебазироваться вице-адмирал Кулешов со всем своим хозяйством.

- А кто же возглавляет переговоры с финским военно-морским командованием? Ведь их представители находятся на Лавенсари.

- Все разговоры от имени командующего с финнами ведет вице-адмирал Жуков, который получил необходимые указания. Кроме того, на Лавенсари находятся контр-адмирал Стеценко и командир соединения подводных лодок капитан 1 ранга Верховский. Поскольку разговоры ведутся по вопросу о выводе

наших подводных лодок в море - им и карты в руки...

Возвращение флоту военно-морской базы Таллин и предоставление по условиям перемирия с Финляндией права использовать ее порты и базы, а также шхерные фарватеры позволяло значительно расширить операционную зону флота и немедленно перенести боевые действия из Финского залива в Балтийское море, на морские сообщения противника.

Мы стремились с ходу овладеть островами Моонзунда. Штабами фронта и флота владела одна мысль: на плечах противника ворваться на острова или же, на крайний случай, максимально сократить паузу от момента выхода наших войск на побережье у проливов Моонзунда до высадки их на острова. Пусть читатель правильно поймет наше нетерпение. Дело в том, что, используя ранее созданные укрепления противодесантной обороны и сооружая новые, противник мог рассчитывать длительное время обороняться немногочисленными сухопутными гарнизонами. Вдобавок его могли поддерживать с моря значительные надводные силы. Упустив время, освобождать Моонзундский архипелаг пришлось бы ценой огромных материальных затрат и, главное, больших людских потерь.

Для высадки десанта мы могли в те дни использовать лишь торпедные катера. Они продолжали действовать очень результативно.

Группа катерников Героя Советского Союза В. П. Гуманенко с бойцами морской пехоты на борту (командир роты лейтенант Стрелков) утром 24 сентября ворвалась в бухту Палдиски.

Через несколько часов десантники на тех же катерах заняли острова Пакри и Осмуссар. Рота лейтенанта Стрелкова организовала оборону города Палдиски до подхода сухопутных частей. Еще через сутки наступил час полного освобождения от фашистов всей материковой территории Эстонии.

К вечеру 25 сентября войска 8-й армии вышли на побережье Моонзунда, а 2-я ударная армия находилась уже в Айнажи, в 65 километрах южнее Пярну, и вновь соединилась с войсками 3-го Прибалтийского фронта.

Весь архипелаг лежал теперь перед ними. Однако пролив Муху-Вяйн представлял слишком серьезную водную преграду, и войска на своих инженерных средствах форсировать его не могли.

Вдобавок вход в пролив со стороны Финского залива преграждал занятый врагом остров Вормси - своеобразный северный ключ к Моонзунду.

Хорошо бы хоть его занять с ходу! Но свежий морской ветер поднял волну до шести баллов - слишком много для перехода торпедных Катеров и тем более высадки десанта на незнакомый

берег.

Находясь в Палдиски, на временном командном пункте, мы ждали, что море утихнет. То и дело нетерпеливо осматривали горизонт. Погода не улучшалась. Командир дивизиона торпедных катеров капитан 3 ранга Е. В. Осецкий, понимая особую важность задачи, исключительно настойчиво просил разрешить ему выход на остров Вормси немедленно. Наконец я сдался.

... Вспоминается, как томительно тянулось время. По-прежнему дул ветер. Мы стояли на открытом месте и прислушивались. Будто могли что-то уловить на таком расстоянии! Наконец радист передал первое донесение: торпедные катера встречены сильным огнем противника, однако прорвались за полосу обстрела и, проскользнув под защитой берега, высадили десант в тылу немецкой обороны.

В составе десанта - усиленная рота морских пехотинцев. Помимо пулеметов она имела некоторое количество противотанковых ружей. Слабовато для огневой поддержки, но больше на катерах ведь не перевезешь. Главная надежда на то, что неожиданное и дерзкое нападение деморализует фашистский гарнизон.

Так оно и случилось. После нескольких часов боя, с наступлением сумерек, фашисты бежали на остров Хиума. Несколько позже я крепко жал руку Осецкого, вернувшегося в Палдиски.

- Молодец! Катера целы?

- Так точно.

- А люди?

- У людей одно желание - гнать врага.

Утром мы вернулись в Таллин и сразу же отправились в штаб фронта.

Я доложил о захвате острова Вормси. Теперь через пролив Суур-Вяйн мы можем сосредоточивать в Хапсалу, Рохукюла и в других пунктах на материковом побережье торпедные катера, катерные тральщики, охотники и морские бронекатера.

- Такое приказание начальнику штаба флота и в Таллин командиру базы отдано. Надеюсь, через два-три дня мы сможем одновременно высадить десанты на Хиума и Муху.

- Командовать поручим генералу Старикову, - предложил Говоров, - а заместителем утвердим Святова. Авиация фронта и флота будут тесно взаимодействовать - об этом авиационные генералы Рыбальченко и Самохин пусть сами договорятся. Сроки таковы: 30 сентября занять остров Муху с пристанью Куйвасту, 2 октября - остров Хиума, не позднее 5 октября обосноваться на Сарема. Это директива Ставки. Может быть, вы предложите более

короткие сроки?

Я развел руками. Где было взять высадочные средства?

Маршал поинтересовался военно-географическими особенностями архипелага. Ему доложили о состоянии островов перед войной, когда там лишь начиналось строительство фортификационных сооружений.

Леонида Александровича обеспокоило сообщение о том, что гарнизону островов - потрепанной 23-й пехотной дивизии и дивизионам морской артиллерии 4 фашисты направляют подкрепления.

- А какие корабли действуют вблизи островов? - спросил маршал.

Я доложил, что пехотные части врага поддерживаются артиллерийскими самоходными баржами, а подходы к берегам охраняются сторожевыми и торпедными катерами.

Кроме того, я сказал Говорову, что в море могут появиться крупные боевые корабли противника. С этим надо считаться в первую очередь. К сожалению, наши крупные надводные корабли не могут быть использованы в операции по освобождению островов Моонзунда.

- Почему? - спросил Говоров.

Я пояснил, что из-за мин крупным кораблям плавать в Финском заливе пока запрещено. Даже для перехода малых боевых кораблей, идущих в Таллин, Порккала-Удд, используются лишь финские шхерные фарватеры. Фашисты попробовали было выйти в Финский залив - и потеряли три миноносца. Поздней осенью новый выход крупных вражеских кораблей к Таллину - и снова гибель двух эскадренных миноносцев. Стоит ли и нам так же безрассудно рисковать кораблями?

Предположим, нам удалось бы благополучно провести их через минные поля Финского залива, но они все равно не смогут вести активные боевые действия на Балтике. Где бы базировались наши эскадренные миноносцы, не говоря уже о крейсерах "Киров" и "Максим Горький"? Ведь Таллин не мог их принять. Разрушенные причалы, отсутствие пресной воды и топлива, многочисленные мины и фугасы, заложенные фашистами при бегстве. Даже на Таллинском рейде стоянка кораблей была небезопасна. Кроме того, база - это не только стоянка. Корабли нуждаются в боепитании, продовольствии, надежной противовоздушной и противолодочной защите. Чтобы дать им все это, необходимо много времени, материальных средств, а освобожденная территория Эстонии пока только приводилась в порядок. Восстановленные на живую нитку железные дороги не справлялись с громадным потоком грузов и срывали выполнение

даже минимальных заявок флота.

Противник же имел возможность для обеспечения своих боевых надводных кораблей, вплоть до самых крупных, использовать оборудованные базы на восточном побережье - Пиллау, Клайпеду, Лиепаю, Вентспилс. К тому же обстановка в открытой части моря совершенно другая, нежели в Финском заливе. Там можно бороздить Балтику по всем направлениям, практически не встречая мин.

Кроме того, гитлеровцы все время держат развернутыми в море и устье Финского залива свои подводные лодки.

Я доложил маршалу, что перевес противника в надводных силах мы компенсируем действиями нашей бомбардировочной, минно-торпедной и штурмовой авиации, которая имеет стабильное превосходство в воздухе.

После совещания Л. А. Говоров посоветовал нам выехать в Хапсалу в штаб генерала Старикова для согласования деталей операции. Надо было торопиться. Поехали член Военного совета А. Д. Вербицкий, генералы М. И. Самохин и М. И. Москаленко, контр-адмирал И. Г. Святов, командир ОВРа Таллинского морского оборонительного района капитан 1 ранга Е. В. Гуськов, командир соединения торпедных катеров капитан 1 ранга Г. Г. Олейник, офицер штаба флота капитан 1 ранга Н. Г. Богданов и заместитель начальника политуправления генерал-майор Г. М. Рыбаков.

Моросил дождь. Шквальный ветер срывал листья, клонил деревья к земле. На дорогах было, однако, людно. Происходила перегруппировка войск Ленинградского фронта. 2-ю ударную армию отводили в резерв. К побережью направлялись части 8-й армии генерала Старикова.

- Любопытно, - спросил вдруг Гуськов, - куда же пойдет эстонский корпус?

- В резерв, - ответил Святов. - Надо бойцам хоть несколько дней почувствовать себя дома, да и семьи пусть ощутят возвращение своих отцов и братьев. Иван Георгиевич вздохнул и добавил:

- Не хочу быть пророком, но думаю, что легко нам острова не достанутся. Придется корпусу воевать вновь.

В разговор мне вмешиваться не хотелось. Но мысли мои были заняты тем же Моонзундом. Как много значат для флота эти острова, как много давних и недавних событий из его истории связано с ними! Островок Муху. Маленький клочок земли у устья пролива Суур-Вяйн перед выходом в Рижский залив. Зато значение! Наиболее удобная пристань в районе островов находится именно на нем.

С острова Муху идет дамба до поселка Орисари на острове Сарема. Если Вормси - ключевая позиция для входа в Моонзунд с севера, плацдарм для прыжка на остров Хиума (Даго), то с Муху - прямой путь на главный остров архипелага Сарема (Эзель). Это большой остров. На юге он оканчивается длинным перешейком - полуостровом Сырве-Сяр, оконечность которого, мыс Сыпве, выходит к Ирбенскому проливу.

Гитлеровцы, несомненно, понимают значение обороны полуострова. Даже изолированный плацдарм здесь дает возможность надежно прикрывать Ирбенский пролив, который крайне необходим противнику, учитывая ухудшающееся положение курляндской группировки. Мы нисколько не сомневались в достоверности сообщений разведки о том, что начиная с 9 сентября из Риги и Вентспилса на остров Сарема в течение двух недель фашисты перевозили пехоту и артиллерию.

Некоторые товарищи недоумевали: почему еще до начала наступления войск Ленинградского фронта - почти за десять дней - гитлеровцы перебросили на острова Моонзундского архипелага часть своих сил? И они продолжали это делать, когда наше наступление полностью развернулось. Нелепость? Нет, противник хорошо понимал значение архипелага, понимал, что дальнейшее сопротивление его группировки в Прибалтике немыслимо без обеспеченного фланга со стороны Рижского залива.

Гитлеровскому военному руководству становилось ясно, что прорвать рубежи, созданные войсками генералов И. Х. Баграмяна и И. Д. Черняховского, и восстановить сообщение с Восточной Пруссией армиям группы "Север", вероятно, не удастся. Надо довольствоваться малым, но реальным: защищать Вентспилс и Лиепаю, опираясь на архипелаг и силы своего флота. А как сохранить морские коммуникации без полуострова Сырве? Он для пролива приобретал значение ключевой позиции и превращался в основной форпост, откуда можно было контролировать и защищать морские коммуникации, связывающие Ригу с портами Германии.

И всю эту создаваемую систему вражеской обороны на островах нашим войскам надо было опрокинуть в ближайшее время.

Совещание в Хапсалу проводил начальник штаба фронта генерал-полковник М. М. Попов. Мы ознакомили присутствовавших с последними данными флотской разведки. Разговор был коротким и деловым. В нем участвовали все заинтересованные стороны, они быстро договорились о главных моментах.

Во-первых, были подтверждены сроки и очередность высадки

наших войск, намеченные маршалом Л. А. Говоровым и подтвержденные Ставкой Верховного Главнокомандования.

Во-вторых, определены пункты сосредоточения войск, десантно-высадочных и транспортных средств. Это были прежде всего пристани Рохукюла и Виртсу.

В-третьих, мы договорились о выделении тылом фронта дополнительных транспортных средств, необходимых для ускорения переброски топлива со складов Кронштадта и Ораниенбаума.

Наиболее трудной задачей являлось, конечно, ускоренное сосредоточение торпедных катеров, катерных тральщиков, сторожевых катеров, морских бронекатеров и их обеспечение всеми видами довольствия.

Оставив контр-адмирала И. Г. Святова с вновь созданным штабом для детальной разработки планов высадки, я вернулся в Таллин и. немедленно занялся другими накопившимися срочными делами.

Меня беспокоили в это время два неотложных вопроса: вывод наших подводных лодок финскими шхерами в Балтику и траление Таллинского рейда. Первое было связано с активизацией наших боевых действий в открытом море, а второе должно было ускорить организацию сравнительно нормального базирования кораблей в Таллинском порту.

Вечером я вместе с командующим Таллинским морским оборонительным районом вице-адмиралом Кулешовым и командиром бригады траления контр-адмиралом Юрковским занялся проблемами очистки акватории у причалов, в гаванях, на рейде и на подходах к Таллину. Подсчитывали, прикидывали по-всякому. Но, как ни мудрили, пришлось пойти на крайность: все тральщики бригады Юрковского сосредоточить в районе Таллина, временно прекратив боевое траление ими в других местах.

Мы порадовали И. Д. Кулешова, сообщив о том, что его тральные силы не нужны в Моонзунде, что боевое траление в этом районе будет производиться под руководством контр-адмирала В. С. Черокова бригадой траления капитана 1 ранга И. И. Мешко, которая вскоре будет туда перебазирована.

Одновременно я приказал усилить разведку подходов к устью Финского залива и Таллину, ибо у нас были исчерпывающие данные о там, что здесь снова появились подводные лодки противника и не исключена постановка ими новых минных заграждений. В этот же вечер Кулешов получил указания, связанные с обеспечением перехода наших подводных лодок в ближайшие дни в западную часть Финского залива.

А ночью прибыл Самохин. Он доложил, что к началу

операции 11-я штурмовая авиадивизия полковника Д. И. Манжосова с истребительным прикрытием будет в основном сосредоточена на аэродроме, расположенном в непосредственной близости от Моонзунда.

- Сразу же ставьте им задачу: уничтожить боевые корабли и все плавсредства фашистов, находящиеся на островных гаванях и бухтах. Нужно немедленно очистить от вражеских кораблей весь Кассарский плес, бомбить пристани в Мынту, Курессари, Хельтермаа и заставить их уйти из Куйвасту. Кроме того, не забывайте о разведке, тщательно следите за подходами к Финскому заливу. Там фашисты могут использовать всякую нашу оплошность. Потребуйте от штаба авиации точного выполнения задач о разведке, поставленных фронтом. После этого поезжайте в Хапсалу. Вам нужно будет непосредственно руководить в предстоящей операции соединениями и частями авиации.

Нужно сказать, что расположение штаба армии и штаба контр-адмирала Святова в одном пункте позволило им вместе и оперативно решать все вопросы планирования и подготовки операции. Положительное значение имело и расположение в Хапсалу оперативных групп штаба фронта во главе с его начальником генерал-полковником М М. Поповым и группы командующего флотом.

Все выделенные на операцию силы и средства продолжали сосредоточиваться в Рохукюла, Виртсу. Окончательно были конкретизированы задачи, определены исполнители: на направлении Виртсу, Сарема высадкой руководил командир соединения торпедных катеров капитан 1 ранга Р. Г. Олейник, а на направлении Рохукюла, Хиума - капитан 1 ранга Е. В. Гуськов. Соответственно были распределены все боевые и технические средства.

Поскольку тендеры к началу высадки прибыть не успели, пришлось использовать для этого торпедные катера, катерные тральщики, сторожевые катера и морские бронекатера, а для перевозки танков и САУ применить саперные понтоны. Другого выхода не было. Большие надежды мы возлагали на амфибии. При благоприятной погоде они могли принять участие в высадке первых эшелонов войск.

Вместе с начальником штаба фронта мы решили в ночь на 29 сентября высадить на Муху усиленную разведку. Задача - уточнить характер противодесантной обороны, состав и численность вражеского гарнизона. Разведка удалась как нельзя лучше. Даже пленных захватили. Большую помощь разведчикам оказало местное население. На острове было до пятисот солдат и офицеров, в том числе отряд саперов.

- Саперы? - переспросил И. Г. Святов и недовольно поморщился: - Держат, чтобы подорвать дамбу Муху - Сарема.

- Возможно, и так, - согласился я.

Стоило поторопиться. А что, если высадить десант на Муху немедленно, сегодня, на сутки раньше запланированного срока? Идея всем понравилась, все-таки лишний шанс на усиление фактора внезапности.

Но тогда надо буквально в считанные часы привести в движение сотни людей, средства обеспечения. Причем сокращение сроков ни в коем случае не должно было повлиять на организованность и надежность удара. Хоть и раньше начинать, но чтобы все равно наверняка.

С первым броском десанта пошел дивизион торпедных катеров капитана 3 ранга Осецкого. Учитывая их большую скорость, мы надеялись, что дивизион стремительно пересечет пролив и, пользуясь внезапностью, прикрываясь дымзавесами, высадит десантников непосредственно на пристань Куйвасту.

По тому, что артиллерия наша смолкла и с берега, занятого противником, послышалась пулеметная дробь, а затем небосклон в той стороне перерезали сотни огневых трасс, мы поняли, что катера подошли к пристани и завязали бой, который с каждой минутой разгорался.

Через некоторое время по просьбе Осецкого с нашего берега снова открыли артиллерийский огонь, он корректировался наблюдателями, находившимися на острове в составе десанта.

Удар наш оказался для противника неожиданным и ошеломляющим. Деморализованный противник, как потом выяснилось, решил, что мы произвели высадку одновременно на широком фронте и во многих местах.

Осецкий вернулся на Виртсу и доложил:

- Все в порядке. Десантники просто молодцы!

- Нет, это вам первое спасибо, хорошо провели высадку, - ответил ему генерал Л. А. Перн.

Действительно, нельзя было не восхищаться мужеством и безупречным мастерством этого офицера. Хотя десантников встретил жестокий огонь (на катере самого Осецкого насчитали до 300 пробоин), торпедные катера тяжелых потерь не понесли: незначительные повреждения были легко устранимы, а нескольких раненых немедленно заменили, и дивизион снова был готов к бою.

Характерно, что так же умело действовали и экипажи торпедных катеров Чебыкина и Белокурова.

Под плотный обстрел попал катер коммуниста лейтенанта Замураева. Но он искусно сманеврировал и дал возможность

боцману старшине 2-й статьи Кодину подавить из крупнокалиберного пулемета две вражеские огневые точки. Потом Кодин первым прыгнул в воду и помогал десантникам выбираться на берег. Так же поступили главный старшина коммунист Панкратов и старшина 1-й статьи коммунист Костелин из экипажа катера Варягина. И вот итог: внезапные и смелые действия балтийцев не позволили противнику взорвать пристань Куйвасту.

Но операция только начиналась. Снова возник вопрос об использовании амфибий. Посоветовавшись, решили не медлить и применить для переброски войск все 90 плавающих машин. На амфибии посадили 750 человек из той же 249-й дивизии эстонского корпуса.

Хотя форсирование на маломощных амфибиях морского пролива шириной около 8 километров, да еще в условиях свежей погоды, было для нас делом, мягко говоря, необычным, Иван Георгиевич Святов высказал мнение, что погода несколько улучшится и на время, достаточное для одного рейса амфибий, будет вполне удовлетворительной. И Святов не ошибся: рейс амфибий прошел без происшествий.

Теперь мы прочно удерживали плацдарм на острове. Но десантники ожидали новых подкреплений.

Благодаря использованию торпедных катеров с инженерными понтонами на буксирах, к рассвету 30 сентября на остров был доставлен в полном составе стрелковый полк 249-й дивизии. А к полудню мы перебросили еще 2 полка, 24 орудия, 23 миномета и 4 танка. Только дивизион катеров Осецкого за двадцать рейсов переправил 2700 человек, 5 тонн различных грузов и отбуксировал 15 понтонов с техникой. Предвидя, что напряженность перевозок увеличится, ночью я отдал приказание о перебазировании в Виртсу еще двух дивизионов торпедных катеров, которые сразу включились в работу и перебросили на остров Муху остатки 249-й стрелковой дивизии.

Утром 30 сентября после нескольких гулких взрывов на Муху стало тихо. Остатки фашистского гарнизона поспешно перебрались на Сарема, взорвав за собой в нескольких местах дамбу, соединявшую острова. К сожалению, нам прорваться с ходу на Сарема не удалось. Победа на острове Муху была достигнута относительно легко. Выручила нас минимальная оперативная пауза между сроком выхода наших войск на побережье и моментом высадки. Для сосредоточения десантных средств, войск, артиллерии и авиации, высадки и освобождения острова нам потребовалось всего пять дней.

Освобождение острова Муху имело существенное

оперативное значение. Он являлся естественным и весьма выгодным исходным плацдармом для дальнейшего наступления. После занятия Муху противник уже не мог обстреливать гавань Виртсу, и мы получили возможность спокойно плавать по всему Муху-Вяйну и даже действовать в Рижском заливе.

Учитывая, что в предстоящей борьбе за остров Сарема нам очень поможет мощная артиллерия, вице-адмиралу Кулешову было приказано направить на Муху две дальнобойные морские самоходные батареи.

Переброска войск сюда продолжалась довольно интенсивно, и в течение следующих двух дней было переправлено 8 тысяч бойцов и офицеров, перевезено около 1600 тонн грузов.

Между тем ветер по новому "точному" пророчеству контр-адмирала Святова опять усилился, и амфибии бездействовали. Из Таллина в район Моонзунда срочно перебрасывались канонерские лодки капитана 1 ранга Э. И. Лазо, шли сетевые заградители, тральщики, буксиры.

Пока накапливались силы на Муху, нам нужно было высадиться во что бы то ни стало и на остров Хиума. Мы решили произвести здесь разведку боем. Первая такая попытка не увенчалась успехом: помешала погода. Столь же неутешительный результат был и в ночь на 1 октября. Лишь 2 октября, когда шторм утих, дело пошло на лад.

К этому времени очень кстати увеличились и наши флотские силы: из Таллина прибыли катерные тральщики гвардейского Краснознаменного дивизиона Ярошевского, сторожевые катера Обухова и Чалова, дивизион морских бронекатеров Максименко, отлично проявившие себя в боях за острова Выборгского залива.

Первую группу десантников высадили торпедные катера Героя Советского Союза В. П. Гуманенко. Они на максимальной скорости пересекли пролив и под огнем врага подошли к пристани Хельтермаа. Следом за ними двигались, буксируя инженерные понтоны с орудиями и боеприпасами, катерные тральщики и морские охотники. Головным в дивизионе Ярошевского шел катер гвардии мичмана И. Я. Ларина. Гитлеровцы встретили его ураганным огнем из орудий, пулеметов и минометов. Вода кипела от разрывов снарядов. Но Ларин уверенно провел катер к острову. Пулеметчики в упор расстреливали с катера гитлеровцев, подавляли их огневые точки. Мужественно вели себя экипажи всех катерных тральщиков и морских охотников.

Командир высадки капитан I ранга Е. В. Гуськов, находясь в боевых порядках десантных средств, правильно оценил обстановку, направляя силы последующих эшелонов на плацдарм,

где имелся успех.

На рассвете в боевые действия включилась 11-я штурмовая авиадивизия полковника Д. И. Манжосова, Штурмовики поддерживали и прикрывали катера, наносили удары по противнику. Высадка прошла удачно.

Десантники начали теснить врага. В районе пристани Хельтермаа явно обозначился успех. Сюда немедленно был перенацелен отряд катеров с десантом, шедший к мысу Сяренина.

Почти все высадочные средства, в том числе и инженерные понтоны, переключили на перевозку основных эшелонов десанта, полковой и дивизионной артиллерии.

Десантники при поддержке флотской и фронтовой авиации, сбивая заслоны противника, ломая его оборону, начали наступление в направлении Кярдла.

За два дня мы перебросили на остров почти две дивизии. Фашисты не выдержали такого натиска и к середине дня 3 октября бежали через пролив Соэлозунд на остров Сарема.

Освобождение Хиума было выполнено так же быстро, как и Муху. Успешные, быстрые действия торпедных и сторожевых катеров и катеров-тральщиков, мужество десантников 109-го стрелкового корпуса генерал-лейтенанта И. П. Алферова, поддержанных авиацией фронта и флота, позволили нам в короткие сроки и с самыми минимальными потерями освободить важную позицию в архипелаге.

Освобождение острова Хиума дало нам возможность контролировать входы и выходы из Моонзунда в Финский залив. Гитлеровский морской начальник, носивший пышный титул адмирала восточной части Балтийского моря, приказал своим кораблям покинуть Кассарский плес, водный район между материком и островами Хиума и Сарема, опасаясь, что они будут окружены и уничтожены. Но, как несколько позже выяснилось, отступая через Кассарский плес, они не забыли в проливе Соэлозунд поставить минное заграждение с целью затруднить выход в Балтийское море нашим кораблям.

Меня в этот период помимо забот о Моонзунде беспокоило и другое. Читатель, надеюсь, понимает, что в дни, когда происходили важнейшие события, о которых я рассказываю, активные действия на других участках морского театра вовсе не замирали. И командующий обязан был успевать всюду.

Из Хапсалу по телефону удалось связаться с начальником штаба флота. Он доложил, что к этому времени уже вторая группа подводных лодок под командованием капитана 2 ранга П. А. Сидоренко вышла с Лавенсари и с помощью финских лоцманов идет шхерами. Еще одно важное донесение: первая группа

тендеров бригады речных кораблей (с Чудского озера) на буксире за тральщиками вышла из Ораниенбаума в Таллин и далее будет следовать в Моонзунд.

В течение минувшей недели на торпедные катера выпала громадная нагрузка. Им нужна была передышка для ремонта моторов, корпусов, оружия. Тем с большим нетерпением ждали мы прибытия тендеров. Впереди оставался главный объект архипелага - остров Сарема. Выбить врага отсюда будет труднее, так как гарнизон каждую ночь получал морем подкрепления из Вентспилса и Лиепаи. Поэтому даже удачная высадка на остров тут же потребует переброски крупных резервов.

Но и долго ждать мы не могли, иначе рисковали потерять фактор внезапности. А он по-прежнему существовал. Хотя ясно было, что мы не остановим своего наступления, противник все же каждый раз надеялся на передышку, а мы ее ему не давали.

4 октября генерал Стариков подписал приказ, который предписывал в ночь на 5 октября начать боевые действия по освобождению острова Сарема. К этому времени основные силы эстонского стрелкового корпуса сосредоточились на острове Муху, а 131-я стрелковая дивизия генерал-майора П. А. Романенко, расположенная в районе Рохукюла, была готова высадиться на северное побережье острова Сарема. Главный удар нанесли с Муху. Узкий мелководный пролив Вяйке-Вяйн войска эстонского корпуса форсировали на амфибиях и инженерных средствах, с боем захватили дамбу. Саперы немедленно приступили к ее ремонту, хотя схватка за поселок Орисааре еще продолжалась.

Накануне этих событий, вечером 4 октября, морской десант в составе двух стрелковых полков при 50 орудиях, посаженный на шхуны, тральщики и катера, начал выходить из Рохукюла. Здесь командовал капитан 1 ранга Е. В. Гуськов. Вместе с отрядом на катере вышел в море и контр-адмирал И. Г. Святов.

Отряд этот нацеливался на два пункта северного побережья острова Сарема бухты Талику и Трииги. После высадки десант должен был нанести удар по противнику в южном направлении, навстречу войскам, наступающим с острова Муху.

В глубокой темноте, в охранении морских охотников, торпедных катеров и морских бронекатеров, десантный отряд из Рохукюла шел в направлении к пунктам высадки. Едва начало светать, как над десантным отрядом появились под прикрытием истребителей штурмовики и бомбардировщики авиации флота. Вскоре самолеты начали обработку плацдарма высадки, занятого войсками противника. Удары с воздуха, дополнялись артиллерийским огнем морских бронекатеров, которыми

командовал капитан 3 ранга А. И. Потужный.

Десантные отряды уже приближались к пунктам высадки, когда мы в Рохукюла получили сообщение о том, что в бухте Трииги противник сосредоточил для обороны большую часть своих войск. Святову срочно передали поправку к плану: оба отряда высаживать в Талику. Части эстонского корпуса расширили прорыв в обороне противника и во второй половине дня 5 октября соединились с наступавшими им навстречу из Талику полками.

К исходу 5 октября наши войска создали фронт по рубежу Муясте, Тагавере, Саре. Существенную поддержку им оказывала флотская и фронтовая авиация.

Пока все складывалось хорошо - и высадились успешно, и противника теснили довольно быстрыми темпами. Но и аппетит, как говорится, приходит во время еды. Маршал Говоров позвонил вечером 5 октября Попову и, заслушав его доклад о ходе наступления наших войск, дал указание к исходу 6 октября полностью очистить остров от противника. Затем нам ставилась задача - освободить полуостров Сырве, поставить на его южном мысу дальнобойную артиллерию и совместно с авиацией не допускать прохода вражеских транспортов через Ирбенский пролив. Это намерение вполне соответствовало обстановке на рижском направлении, где наши войска в это время подходили к столице Латвии и нужно было всемерно ограничить возможность использования фашистами порта Рига. Однако задание командующего фронтом не было обеспечено боевыми возможностями наших войск, наступавших на Сарема.

Это, к сожалению, подтвердилось уже на следующий день.

6 октября темп нашего наступления замедлился. Фронт обороны у противника сокращался, плотность его войск и огневых средств увеличивалась, и сопротивление, естественно, росло. А наши коммуникации растянулись, не хватало тяжелой техники - прежде всего танков и самоходных артиллерийских установок. Перевезти их в достаточном количестве в период накопления наших войск на Муху было не на чем.

Первая группа десантных тендеров с Чудского озера прибыла только 6 октября, но сразу использовать их мы не смогли из-за отсутствия топлива. Его не хватало вообще для всех катеров. Горючее приходилось возить в бочках за сотни километров. А противник, превратив населенные пункты в опорные узлы, начал на отдельных направлениях переходить в контратаки.

И все же мы наступали. На правом фланге эстонского корпуса шла вперед высаженная на остров десантом 131-я стрелковая дивизия генерал-майора Романенко, с моря ее поддерживал огонь

наших замечательных морских бронекатеров.

Как всегда в подобных ситуациях, нас выручали летчики. 6 октября к 11-й штурмовой авиационной дивизии присоединилась 9-я штурмовая дивизия. Она вынуждена была, однако, расположиться несколько дальше от района боевых действий, чем хотелось бы, - заняла аэродромы в районе Пярну, значительно отдаленные от района боевых действий. Ближе мы пока ничего еще не создали для базирования авиации. Этим ограничивались возможности использования, особенно истребительной авиации сопровождения.

Командиры дивизий полковники Манжосов и Слепенков были вызваны к генералу Самохину, и он детально ознакомил их с обстановкой и характером боевых действий в связи с последними задачами, поставленными маршалом Говоровым.

Первый весьма результативный бой провела группа наших Ил-2 с ведущим капитаном Борисовым в районе пристани города Курессаре. На рейде Курессаре стояли не только приписанные к островным силам врага большие десантные баржи, но и транспорт, который, видимо, еще не был разгружен. Истребители противника старались прежде всего прикрыть этот транспорт, очевидно только что пришедший из Вентспилса или Лиепаи, а возможно, и из Риги, на которую войска Прибалтийских фронтов успешно Наступали. Удар наших штурмовиков буквально развалил транспорт, части его горели на воде, а три десантные баржи затонули.

Вслед за этой штурмовой авиационной группой еще одна (ведущий старший лейтенант Беляков), прикрываемая истребителями подполковника Джапаридзе, нанесла удар по кораблям врага в этом же районе.

Только за один день 6 октября авиация флота сделала 235 боевых вылетов, уничтожила и повредила несколько транспортов и вспомогательных судов врага.

9 октября группа штурмовиков (ведущий капитан Морозов) под прикрытием истребителей атаковала три транспорта у маяка Церель, на южной оконечности полуострова Сырве. Всем трем транспортам были нанесены повреждения. Еще одна группа штурмовиков под командованием старшего лейтенанта Батиевского севернее мыса Колка сильно повредила транспорт, а группа капитана Пилипенко потопила у пристани полуострова Сырве транспорт, стоявший под выгрузкой. Часть груза, находившаяся уже на пирсе, была уничтожена.

Несмотря на тяжелые метеорологические условия, за десять дней (с 5 по 15 октября) балтийские летчики совершили до тысячи боевых вылетов. И результаты были весомы - потоплены

двенадцать вражеских транспортов (в том числе крупные теплоходы "Мария Зидлер", "Иллер" и "Юнга Христоферс"), танкер, тральщик, две десантные баржи, два десятка буксиров, несколько барж и мотоботов.

Между тем на Сарема мы медленно, но упорно продвигались вперед. К исходу 6 октября наступавшие части вышли на рубеж мыс Паммана, Метскюла, Калли. 7 октября - новый рывок: войска эстонского корпуса продвинулись на 15 - 25 километров. В этот день была одержана большая победа - освобождена столица архипелага город Курессаре; ныне город носит имя славного сына эстонского народа Виктора Кингисеппа.

К этому моменту наши войска стали ощущать нехватку боевой техники, боеприпасов. Хотя катерные тральщики, тендеры, шхуны и саперные понтоны продолжали интенсивно работать, количество перевозимых в Куйвасту военных материалов не обеспечивало нужного темпа наступления.

А командование фронта торопило. Войска Старикова не успели как следует закрепиться в Курессаре, а маршал Говоров уже потребовал от него в кратчайшие сроки полностью очистить остров от противника.

У меня тоже состоялся разговор с командующим по телефону.

- Владимир Филиппович, сейчас наши войска громят противника у Курессаре, видимо, еще день-два потребуется для окончательного освобождения острова. Нужно усилить удары по коммуникациям противника в Рижском заливе и на подходах к острову со стороны моря. Я бы хотел знать: что из сил флота вы сейчас используете для этих целей?

- На коммуникациях в Рижском заливе, на подходах к Вентспилсу сейчас действуют две штурмовые авиационные дивизии с аэродромов Эстонии, два полка минно-торпедной авиации и один полк пикировщиков с аэродромов Литвы, то есть все силы ударной авиации флота.

Кроме того, в море развернуты шесть подводных лодок, и подходят к своим позициям еще четыре. Как только позволит обстановка, перебазируем с материка на Сарема одну 130-миллиметровую самоходную морскую батарею, с тем чтобы она могла обстреливать корабли и суда в Ирбенском проливе.

- Авиации у вас много, - упрекнул Говоров, - а противник иногда обстреливает фланги наших войск. Нужно установить плотную блокаду полуострова.

- Леонид Александрович, эту задачу выполнить полностью не можем. Противник обстреливает побережье в нелетную погоду. А одними торпедными катерами осуществить блокаду невозможно - у фашистов значительный перевес надводных сил. В Моонзунд

идут пять канонерских лодок, они имеют сравнительно сильное артиллерийское вооружение и, надеюсь, более существенно поддержат наш флот со стороны Рижского залива.

Погода действительно лимитировала боевые действия самолетов, катеров и кораблей. При волне в 5 - 6 баллов наши легкие силы не могли выходить в море. А фашисты располагали крупными боевыми кораблями.

8 октября главные силы противника на Сарема отошли к заранее созданным укреплениям, опоясавшим узкую часть перешейка полуострова Сырве, и отразили несколько наших атак. Наши войска все острей ощущали нехватку артиллерии, танков, боеприпасов. Заметно поредели роты, батальоны, полки. Срочно нужны были меры для помощи им.

Мы вылетели с генералом Поповым в Курессаре, где встретились с генералом Стариковым и контр-адмиралом Святовым, совместно с ними обсудили все трудности и возможности и решили просить у Ставки дополнительно 15 - 20 суток на подготовку и сосредоточение сил, необходимых для решительного удара по вражеской обороне на острове.

... 13 октября была освобождена большая часть столицы Латвийской ССР. Рижский залив и коммуникации в Ригу потеряли для фашистов былое значение. Не потерял ли свое военное значение в связи с этим и полуостров Сырве? Была ли необходимость продолжать здесь наступление?

Да, такая необходимость, безусловно, была. Ставка Верховного Главнокомандования правильно оценивала обстановку, принимая решение о скорейшем очищении от фашистов полуострова Сырве. Во-первых, он в какой-то степени прикрывал фланг прижатой к морю курляндской группировки войск противника, а во-вторых, в известной мере обеспечивал фашистскому флоту свободу действий в Ирбенском проливе и сковывал наши войска на Сарема. Уже после войны стало известно, что Гитлер 14 октября приказал удерживать Сырве возможно дольше. В соответствии с этой директивой фашистское командование отдало приказание о немедленной постановке новых минных заграждений на подступах к полуострову.

Этот плацдарм нужно было ликвидировать, что, кстати, позволило бы создать более благоприятные условия для действий наших торпедных катеров с острова Сарема на коммуникациях противника у Вентспилса.

Дороги морские

Наступала осень со всеми балтийскими "прелестями" - бурным морем, дождливым небом, частыми туманами. Стало труднее сосредоточивать силы и средства, необходимые для

развертывания активных действий в Южной Балтике. Флот постепенно стал отставать от наших сухопутных войск.

В начале октября 1-й Прибалтийский фронт генерала армии И. Х. Баграмяна нанес противнику внезапный и мощный удар на мемельском направлении. Наши войска вышли на побережье Балтийского моря на участке Паланга, плацдарм Мемель и подошли к Тильзиту. Теперь немецко-фашистская группа армий "Север" была уже фундаментально отрезана от основных сил в Восточной Пруссии.

Блокада с суши войск этой группы не могла не обеспокоить фашистское командование, и 13 октября гитлеровцы попытались на 24 десантных баржах высадить десант в районе Паланги. Наши войска легко локализовали эту попытку.

Мы получили возможность перебазировать ударную авиационную группу непосредственно на побережье Балтийского моря. 15 октября Военный совет флота доложил главнокомандующему ВМФ о своем намерении перебросить штурмовую авиацию полковника Манжосова на один из прибрежных аэродромов Литвы и возложить на нее "опеку" ближних морских коммуникаций противника. Мы получили согласие.

Самохин тут же вылетел к генералу Баграмяну хлопотать о размещении дивизии со всем ее сложным хозяйством и одновременно предложить развернуть здесь два морских артиллерийских железнодорожных дивизиона для прикрытия побережья от обстрелов вражеских кораблей.

Генерал армии И. Х. Баграмян с вниманием отнесся к нашим просьбам. Все вопросы были решены положительно и довольно быстро. Для батарей построили необходимые железнодорожные пути, оборудовали позиции.

Кстати, впоследствии эти-дивизионы под командованием майора В. С. Мясникова и подполковника Г. И. Барбакадзе вместе с летчиками Д. И. Манжосова оказали существенную помощь нашим войскам, когда противник сделал попытку из района Мемеля соединиться с войсками группы армий "Север".

Уже 20 октября морская авиация начала действовать с новых аэродромов. Теперь в Прибалтике базировалось, учитывая дивизию Курочкина, до восьми авиаполков с истребительным прикрытием. Поиск над морем вел разведывательный полк, что позволяло рациональнее использовать ударную авиацию, оперативно нацеливать ее на конкретные объекты.

Нужно было перебазировать сюда и часть легких корабельных сил, в первую очередь, конечно, торпедные катера. Но куда?

На освобожденном участке побережья, от Мемеля до Паланги,

протяженностью до 40 километров, не было ни одной подходящей гавани или бухты. Наконец севернее Паланги мы обнаружили небольшую речку. В устье она имела глубину менее метра. Здесь был пирс для рыбацких судов. Это место называлось Швентойя.

Генерал Баграмян снова помог нам. По его указанию флоту выделили значительные инженерно-строительные части. Мы срочно повели дноуглубительные и восстановительные работы, приспосабливая эту небольшую рыбачью гавань для базирования дивизиона торпедных катеров.

Новое, южное операционное направление приобретало для наших наступательных действий все большее значение - я имею в виду блокаду окруженной группировки немецко-фашистских войск в Курляндии, а в перспективе освобождение Клайпеды и последующий разгром фашистов в Восточной Пруссии. Значит, надо было за торпедными катерами перебрасывать на юг и сторожевые катера, катерные тральщики, другие силы.

Однако забот оставалось много и на старом операционном направлении - в Финском заливе. Некоторые задачи, которые решались здесь, имели, как увидит читатель, общегосударственное значение.

По шхерным фарватерам шло с каждым днем все больше судов, перевозивших грузы для Таллина, Моонзунда, а также для кораблей, находившихся в Мариенхамне (город и порт на Аландских островах, где базировалось с осени 1944 года одно из соединений надводных кораблей КБФ), и новой военно-морской базы Порккала-Удд.

Плавание проходило относительно спокойно, финские лоцманы точно выполняли условия перемирия. Да и наши штурманы под руководством А. В. Забелло и А. Н. Меньшикова сами быстро учились самостоятельно проводить корабли в извилистых шхерах.

И все же отдельные открытые участки шхерных фарватеров приходилось защищать от фашистских подводных лодок, отвлекая для этого много сил и средств.

Но больше всего забот было связано с тралением. Пока Финский залив оставался "засоренным", флоту трудно было вести активные действия на море. Вдобавок тральщикам еще предстояло осваивать "целину" - подходы к Таллину, район Моонзунда, Рижский залив и Ирбенский пролив.

Мы ценили опасную работу "пахарей моря" в такой же степени, как боевой труд подводников, летчиков и катерников.

Фашисты сделали все возможное, чтобы их уплотненные и многоярусные минные заграждения не поддавались тралению обычными средствами. Прежде чем удавалось раскрыть

очередную хитрость врага, гибли суда, гибли люди. Например, аэрофотосъемка в Финском заливе у банки Вигрунд зафиксировала плотные минные заграждения в несколько ярусов на глубинах от одного до двух метров и ниже. Все это комбинировалось с большим количеством минных защитников, преимущественно многократного действия. Кроме того, на одной и той же линии заграждения обнаруживались мины различных типов и обязательно с противотральным устройством на минрепах. Часто катерные тральщики, затралив мины, теряли ход, так как ни подрывными патронами, ни резаками мины не подсекались. Чтобы уберечь людей от смертельного риска, мы пробовали разряжать обнаруженные плотные минные поля путем бомбометания с самолетов, но особого эффекта это не дало.

Тогда-то и возникла мысль использовать разъездные деревянные катера с осадкой 35 - 40 см. Они должны были проводить предварительные разведку, поиск и ограждение опасных районов. Эти же катера вели подготовку к уничтожению мин-ловушек путем прикрепления к минрепам тонкого троса-буксира. Если при буксировке мина не взрывалась, к ней осторожно подходила шлюпка с минером, который опускался в воду и прикреплял к мине подрывной патрон с длинным зажженным бикфордовым шнуром. После этого катер вместе со шлюпкой быстро уходил на безопасное расстояние, происходил взрыв, и мина уничтожалась.

Старший лейтенант Саранюк, дивизионный минер 1 -го гвардейского Краснознаменного дивизиона, и старшина 1-й статьи Тормашев уничтожили таким способом свыше 100 мин! Матрос-моторист Коренев и командир катера Бывальцев уничтожили по 32 мины, а минер 2-го Краснознаменного дивизиона старшина 2-й статьи Демидов - 25 мин. Эти храбрецы были пионерами. Их примеру последовали десятки людей. И как это часто бывает, славные деяния минеров постепенно перестали восприниматься как подвиг, превратились в будничное дело.

То же произошло и с уничтожением мин пловцами. О первых героях говорили довольно много, а о десятках их последователей попросту забыли, и уже вскоре не стало возможности установить, кто же были эти смельчаки.

"Пахарей моря" подстерегали не только мины. За тральщиками охотились подводные лодки противника, его авиация и береговые батареи. В июле - августе вражеские батареи, расположенные на островах Гогланд и Большой Тютерс, десятки раз открывали огонь по нашим тральщикам, выпустили несколько тысяч снарядов. А "юнкерсы" в одном только Нарвском заливе сбросили на них в течение лета больше тысячи бомб!

Насколько напряженны были эти схватки и как мужественно вели себя экипажи, дает представление хроника даже одного дня - 26 августа, когда катерные тральщики 1-го гвардейского, 2-го Краснознаменного и 11-го дивизионов отражали нападение авиации врага в Нарвском заливе.

Вот о чем рассказывают скупые строки донесений.

Катерный тральщик 334 был серьезно поврежден, но его привел в базу командир отделения мотористов Мелехов... Пятнадцать пробоин получил катерный тральщик 303, но и его сумели сохранить на плаву. Сотни осколков засыпали тральщик 62. В пробоины хлынула вода, в трех местах вспыхнуло пламя. Из командного состава остался в строю только механик старший техник-лейтенант Савинов. Он не растерялся: организовал борьбу за живучесть корабля. Вместе с матросами Камневым, Скворцовым заделали наиболее опасные пробоины, ликвидировали пожар. Корабль был спасен. Упали в тот день бомбы и рядом с тральщиком "Д. А. Фурманов". Гибель корабля предотвратили самоотверженные усилия старшины 1-й статьи Михлина, которому помогли раненые матросы Буторов и Морозов.

Тяжелую утрату понесли мы 8 сентября: на боевом посту погиб командир 11-го дивизиона тральщиков капитан 2 ранга Виктор Кузьмич Кимаев. Отважного моряка, воевавшего на Балтике с первых дней Великой Отечественной войны, вместе с кораблем, подорвавшимся на мине, поглотила морская пучина.

Трудно приходилось осенью "пахарям моря". И все же, несмотря на свежую погоду, траление не прекращалось.

В этот период основную часть тральных сил мы вынуждены были переключить на очищение подходов к Таллину. И не только подходов. Здесь все еще хранили смертельную опасность якорные стоянки на рейде, в гаванях и даже у причалов порта. Нередко оказывалось, что мины, поставленные вблизи от берега, были соединены с фугасами, заложенными в стенках пирсов.

Гитлеровцы успели выполнить перед бегством из Таллина и Палдиски свой план - на длительное время сделать Главную базу недоступной для кораблей и судов нашего флота. Для этого они кроме разрушения причалов густо усыпали рейд и все гавани Таллина и Палдиски неконтактными минами. Такая мина взрывается на некотором расстоянии от корпуса корабля, до столкновения с ней. Взрыв вызывается специальным устройством, реагирующим на магнитное, акустическое, гидродинамическое или другие физические поля корабля.

Все гавани Таллинской бухты, за исключением Петровской и Рыбацкой, были закрыты для плавания. Впрочем, Петровская

была открыта только для катеров, и то после произведенного 29 сентября "профилактического" бомбометания.

И все же ЧП избежать не удалось. 10 октября в порту подорвался на мине буксир "Т-1" с баржей. На другой день такая же участь постигла буксир "Вейско".

К тому же минеры обнаружили вдруг мины неизвестных нам образцов. Надо было их затралить, целыми поднять на поверхность, разобраться во всем, чтобы определить правильный, наиболее рациональный способ борьбы с ними. На все это требовалось время.

Фашисты не дремали - продолжали ставить новые и усиливать старью минные заграждения, хотя это доставалось им часто очень дорогой ценой.

12 декабря гитлеровцы жестоко поплатились за попытку поставить заграждение на подходах к Таллину: в западной части Финского залива эсминцы "2-35" и "2-36" подорвались на ранее поставленных минах и пошли ко дну.

Ближе к концу 1944 года усилиями личного состава флота и рабочих города Ленина сравнительно быстро удалось подготовить и ввести в строй новую бригаду тральщиков, которую возглавил капитан 1 ранга И. И. Мешко. В новой бригаде было сформировано семь дивизионов, из них два состояли исключительно из новых тральщиков, так называемых стотонников, созданных на судостроительных заводах Ленинграда, а в остальные пять дивизионов входили катерные тральщики.

Эта бригада серьезно увеличивала наши тральные силы. Мы укомплектовали ее превосходным личным составом. Начальником штаба стал Г. С. Гапковский, а начальником политотдела - Н. И. Шустров, служивший до этого в бригаде речных кораблей на Чудском озере.

Этому соединению предстояло заняться тралением в Моонзунде и Рижском заливе, а также обеспечением наступательных боевых действий, связанных с освобождением полуострова Сырве.

Через некоторое время после выхода бригады Мешко в Моонзунд я поинтересовался результатами ее работы. Меня беспокоила безопасность фланга наших войск, выходившего в Рижский залив. Нельзя было позволить противнику безнаказанно его обстреливать. 16 октября штаб флота запросил контр-адмирала И. Г. Святова о том, как обстоят дела с тральной разведкой и тралением для обеспечения выхода из Виртсу морских бронекатеров и канонерских лодок в Рижский залив. Святов доложил, что пока тральщики из-за свежей погоды не

справляются с поставленной задачей и выпускать морские бронекатера рискованно.

И. Г. Святову было приказано проследить, чтобы возможно полнее использовался каждый день удовлетворительной погоды, так как протралить хотя бы узкую полосу, достаточную для перехода боевых кораблей, было крайне необходимо. Хотя и с трудом, бригада Мешко решила эту задачу. В Курессаре появились сначала морские бронекатера, а затем и канонерские лодки.

Помимо траления корабли и катера новой бригады частично участвовали в перевозке войск и техники с материка на остров Сарема, а четыре тральщика на переходе в Усть-Двинск перебросили морскую пехоту на остров Рухну, расположенный почти в центре Рижского залива. В приказе Верховного Главнокомандующего, посвященном освобождению Моонзундских островов, в числе участвовавших в операции частей и соединений была названа также и 3-я бригада траления.

Нельзя не упомянуть и о тральном соединении, которое возглавил один из старейших наших командиров капитан 1 ранга М. Ф. Белов, прошедший путь от рядового матроса русского флота до командира соединения кораблей. Начальником политотдела был хороший военный моряк капитан 2 ранга Б. А. Фролов.

Бригада М. Ф. Белова заканчивала год отличными результатами. Позади неоднократные столкновения с дозорами противника, 42 раза она отражала атаки авиации, сбив несколько самолетов. 27 раз береговые артиллерийские батареи обстреливали тральщики во время боевого траления, но они и под огнем продолжали свою опасную работу. Бригада затралила и уничтожила 637 якорных и 77 магнитных мин. 50 раз корабли Белова провели за тралами подводные лодки и 200 раз - транспортные суда. Свыше 300 человек из состава экипажей тральщиков было награждено орденами и медалями Советского Союза.

Всего же в 1944 году корабли флота затралили и уничтожили 3115 мин и защитников, в том числе 134 неконтактные. Тральные работы, выполненные Краснознаменным Балтийским флотом в 1944 году при активном противодействии сил противника, по своему размаху, интенсивности и результатам превосходят аналогичные примеры в вооруженной борьбе на морских театрах как во время второй мировой войны, так и в других войнах.

При этом надо учесть, что появление мин неизвестных нам ранее конструкций заставляло буквально на ходу отрабатывать новую тактику борьбы с ними. В связи с этим хотелось бы коротко

рассказать о человеке, чьи подвиги во многом определяли успех нашей минной разведки.

Я имею в виду одного из заслуженных минеров флота капитан-лейтенанта Александра Григорьевича Иванова из минно-торпедного отдела тыла. Пусть читателя не обманывает слово "тыл". Этому человеку многократно приходилось рисковать жизнью покруче, чем в ином смертельном бою. Иванов разоружал немецкие мины новой конструкции.

22 июня 1944 года наш катер прибуксировал с минного поля очередную новинку и оставил ее на якоре в 300 - 350 метрах от берега. Условия были предельно трудные. Мина грозила взрывом не только от неосторожности человеческих рук. На мелководье, раскачиваемая волной, она могла сработать и от удара о грунт. А взорвется она - погибнет человек и останется тайной секрет "рогатой смерти", и десятки, сотни ее близнецов столь же опасно будут угрожать нашим кораблям в море.

Иванов в легком водолазном костюме подплыл к мине и осторожно приступил к ее обезвреживанию. Трудно сказать, что было решающим в этом поединке смелость или знания. Вероятно, и то и другое. Во всяком случае, флот получил исчерпывающие сведения о конструкции мины нового образца, и теперь стало ясно, как с ней бороться.

Через пять дней - очередное единоборство: капитан-лейтенант Иванов участвовал в "разоблачении" двух мин-ловушек. В практике обезвреживания таких мин это очень редкий пример мужества, самообладания, так как обе мины разоружались в море. Этот перечень можно продолжать долго. А. Г. Иванов разоружил за войну 57 мин различных конструкций!

А теперь перейду к другим знаменательным событиям осени 1944 года, поставившим перед Балтийским флотом совершенно неожиданную задачу.

Нетрудно было предположить, что шведские правящие круги быстро перестроятся, когда дела фашистов ухудшатся. Так оно и случилось. И события тут развернулись на удивление стремительно: в сентябре 1944 года, едва было подписано перемирие с Финляндией, шведы приняли от Наркомата внешней торговли СССР крупные и важные заказы.

И уже 13 октября 1944 года нарком ВМФ сообщил по телефону, что Советское правительство возложило на Балтийский флот задачу обеспечить безопасность плавания транспортов из Швеции в Ленинград. В ближайшее же время предстояло перевезти до 200 тысяч тонн импортных материалов!

Надо ли говорить, что, хотя задача ставилась в разгар боев за освобождение островов Моонзундского архипелага, мы, военные

моряки, готовы были сделать все для успешного выполнения этого ответственного поручения правительства.

Протяженность коммуникации от шведских территориальных вод через Або-Аландский архипелаг и финские шхерные фарватеры требовала крупных сил для ее защиты, прежде всего от атак немецких подводных лодок. Значительная часть пути была нам незнакома. Какие там особенности? Где таится наибольшая опасность? Как ее лучше избежать? Ясно было, что все эти вопросы, связанные с организацией безопасного плавания транспортов в определенных зонах, необходимо согласовать с финским и шведским военно-морским командованием.

Поскольку большая часть пути пролегала в финских территориальных водах, мы предложили командующему военно-морскими силами Финляндии сообщить свои соображения по поводу проводки транспортов шхерными фарватерами в Турку, Хельсинки и далее на восток до наших территориальных вод. Ответ был весьма обстоятельный и конкретный, и предложения нами были приняты.

Андрей Александрович Жданов находился в это время в Хельсинки в качестве председателя Союзной контрольной комиссии. Я доложил ему по телефону, что в ближайшее время мы сможем начать проводку транспортов. Одновременно, учитывая, что возможный риск при проводке должен быть сведен до минимума, я откровенно рассказал о наших слабых звеньях. Кроме сложной минной обстановки на открытых плесах приходилось считаться с активной деятельностью подводных лодок врага в западной части Финского залива. И не только там. Вражеские подводные лодки неоднократно атаковали наши и финские суда в районах Ханко, Порккала-Удд, у Аландских островов.

А. А. Жданов заметил, что, очевидно, мы ослабили борьбу с неприятельскими подводными лодками к западу от Таллина и что это сейчас недопустимо. Я признал, что вместе с командующим Таллинским оборонительным районом вице-адмиралом Кулешовым и генерал-лейтенантом Самохиным несу ответственность за эти потери и за ту медлительность, которая имела место в освоении новых районов базирования.

Я понимал, что надо спешно подтянуть ближе к этим районам авиационные эскадрильи противолодочной обороны и что оба штаба (флота и ТМОРа) должны срочно разработать и осуществить мероприятия по улучшению организации поиска и уничтожения вражеских подводных лодок.

Немедленно после беседы с А. А. Ждановым я отдал необходимые указания начальнику штаба флота контр-адмиралу

А. Н. Петрову: в ближайшее же время подготовить и доложить на Военном совете конкретные предложения, имея в виду выполнение поставленной правительством задачи.

К 28 октября были развернуты запланированные дозоры, и контрадмирал Н. Э. Фельдман сообщил: все готово, можно начинать.

29 октября транспорты начали движение. Но буквально на следующий день все пришлось остановить. Финский транспорт, груженный бумагой и следовавший из Ханко в Хельсинки, подорвался на мине и затонул в 8 милях севернее маяка Поркаллан-Каллбода. Его потопление первоначально приписывалось вражеской подводной лодке. Однако по материалам, полученным позже, удалось установить, что в этом районе 8 октября фашисты поставили 15 донных магнитных мин, которые, по-видимому, и явились причиной гибели транспорта.

Движение судов возобновилось только 5 ноября.

Через неделю было получено приказание наркома ВМФ активизировать разведку моря и баз противника, усилить прикрытие наших коммуникаций, в первую очередь участка Швеция - Ханко. Это требование основывалось на разведывательных данных о предполагавшейся попытке вражеских надводных кораблей совершить набег на финские порты и якорные стоянки, где базировались корабли Балтийского флота. Мы сделали все необходимое. Финское военно-морское командование в свою очередь дополнительно поставило несколько минных заграждений на подходах к проливу Седра-Кваркен, Юссаре и Грохара.

Важная коммуникация была прикрыта довольно основательно. Несмотря на активную деятельность фашистских подводных лодок у опушки шхер от Аландских островов до Порккала-Удд, наши потери были минимальными - одна самоходная баржа. Важное правительственное задание было выполнено успешно.

Выход войск Ленинградского фронта по южному берегу Финского залива на рубеж реки Нарова и по северному берегу на старую государственную границу позволил нам использовать освобожденные от врага заливы и бухты для практической подготовки подводных лодок - проверки механизмов в действии, тренировки людей.

Еще в начале лета 1944 года Военный совет флота заслушал доклад командира соединения С. Б. Верховского о готовности подводных лодок к боевым походам. Было решено в ближайшее же время полностью укомплектовать экипажи, дать им необходимые навыки и в полной боевой готовности держать

группы подлодок для выхода по мере улучшения оперативной обстановки в Балтийское море.

Такая возможность появилась очень скоро - в сентябре 1944 года. После выхода Финляндии из войны и заключения перемирия состоялись переговоры с финскими военно-морскими представителями. На них мы должны были решить вопросы об использовании нашими кораблями шхерных фарватеров и базировании кораблей Балтийского флота в некоторых портах и базах Финляндии.

19 сентября Г. В. Жуков принял на острове начальника штаба финского флота и начальника лоцмейстерской службы. Между ними состоялась довольно откровенная беседа, были обсуждены различные варианты скрытого выхода подводных лодок в море и намечены в шхерах места, где бы наши корабли могли без особого риска подзаряжать аккумуляторные батареи при следовании на запад.

Финское морское командование согласилось с тем, что их лоцманы будут водить корабли под контролем наших командиров и штурманов, получивших карты и кальки минной и навигационной обстановки.

Пока шли переговоры, все подводные лодки, предназначенные к выходу в море, срочно пополняли боезапас, топливо, продовольствие, корректировали навигационные карты, проверяли оружие.

Военный совет флота собрал в Кронштадте руководителей соединения подводных лодок, морских районов, баз, авиации и тыла, офицеров штаба и политуправления. Состоялся большой разговор по поводу нового этапа активной борьбы подводников Балтики.

Контр-адмирал А. Н. Петров доложил обстановку.

Теперь, после выхода Финляндии из войны и передачи нам права пользоваться свободными от мин шхерными фарватерами, противник, несомненно, ожидает появления советских надводных и подводных кораблей на Балтике.

Нам хотелось, чтобы на Военном совете командиры всех рангов не только трезво оценили благоприятные факторы новой обстановки, но и основательно разобрались в трудностях, препятствиях, которых было с избытком.

Я спросил капитана 1 ранга Верховского, как он принимает свои задачи, в какой помощи нуждается. Ответ был обстоятельным. Основную цель предстоящих боевых походов он, конечно, видел в том, чтобы, находясь на позициях, настойчиво искать и уничтожать транспорты и боевые корабли противника. Подводные лодки, имеющие на борту кроме торпедного оружия

мины, будут проводить в районах оживленного движения и на подходах к вражеским базам минные постановки. Верховский доложил, что к выходу готовятся первые десять подводных лодок. Что касается навигационных трудностей плавания в шхерах, заявил он, то они будут преодолены - уровень подготовки наших командиров и штурманов дает основания не сомневаться в этом.

Были и другие трудности, о которых командир соединения доложил Военному совету: неполная укомплектованность подводных лодок офицерским составом, а также специалистами - матросами и старшинами. Особенно не хватало штурманов и помощников командиров кораблей. Из десяти командиров лодок первого эшелона лишь шесть ранее ходили в самостоятельные боевые походы.

Это обстоятельство не могло нас не озаботить. Сошлись в мнении, что новичков при необходимости будут опекать опытные подводники - командиры дивизионов А. Е. Орел, Г. А. Гольдберг, П. А. Сидоренко. Если потребуется, в море выйдут начальник штаба соединения Л. А. Курников и сам командир.

Обсудили мы и ряд других проблем, особенно из области взаимодействия подводных сил с авиацией флота. Теоретически тут все казалось предельно ясным: штаб ВВС непрерывно информирует штаб соединения подводных лодок о данных воздушной разведки. Эти сведения немедленно передаются на корабли, находящиеся в море. Самолеты-разведчики должны также помогать командирам подводных лодок выходить на курсы обнаруженных транспортов. Командир соединения, получая от авиации систематические данные о движении судов противника, сможет принять решение о переводе подводных лодок из одного района в другой, сосредоточить силы как для совместных ударов с авиацией, так и для самостоятельных действий.

Все это, повторяю, казалось предельно простым, но в жизни было куда сложнее. Поэтому мы постарались (и не напрасно, как выяснилось позднее), чтобы М. И. Самохин и С. Б. Верховский заранее предъявили на Военном совете друг другу свои претензии, ликвидировали неясности, устранили малейшие недомолвки, то есть договорились о взаимодействии с исчерпывающей полнотой.

Направляя боевые действия подводных сил, мы учитывали и ряд психологических факторов. Например, некоторые командиры кораблей под влиянием общих военных успехов и побед, достигнутых нашими лодками в 1942 году, несколько успокоились. Дескать, нам теперь все нипочем. Поэтому приходилось опасаться, как бы подобные настроения не привели к огрехам в подготовке и ведении боевых действий. Тем более что

на некоторых подводных лодках экипажи на 25 процентов и выше состояли из молодого пополнения матросов и старшин, которые еще не побывали в боевой обстановке. Их предстояло учить и учить. Особенно борьбе за живучесть своего корабля в критической ситуации. Ведь после 1942 года, когда наши подводники одержали немало побед, они на протяжении полутора лет были практически лишены возможности действовать.

Правда, в 1943 году подводники предприняли ряд попыток прорваться в море.

Первой на разведку вышла из Кронштадта подводная лодка "Щ-303" капитана 3 ранга И. В. Травкина. Через неделю она форсировала гогландскую противолодочную позицию. Ей удалось зарядить аккумуляторы и еще четверо суток пробиваться на запад. "Щ-303" вплотную подошла к наргенскому противолодочному заграждению, но сразу же подверглась упорному преследованию противником.

Прорваться в Балтийское море не удалось. Травкин вернулся на Лавенсари. Неравная борьба экипажа "Щ-303" с силами фашистской противолодочной обороны шла почти двадцать суток.

Вторую попытку сделала подводная лодка "Щ-408" капитан-лейтенанта П. С. Кузьмина. Трое суток она маневрировала в районе маяка Ваиндло, пытаясь всплыть и пополнить запасы электроэнергии. Ночью 22 мая мы получили от командира сообщение: "Противник непрерывно бомбит, не дает возможности всплыть для зарядки. Прошу оказать помощь авиацией".

Немедленно в этот район были направлены штурмовики. Они нанесли повреждения нескольким катерам противника, потопили сторожевой корабль.

Но самолеты улетели, и враг снова сосредоточил силы в этом районе. Попытки Кузьмина оторваться успеха не имели. На четвертые сутки в подводной лодке уже нечем стало дышать, запасы электроэнергии почти полностью иссякли. Дальше в подводном положении оставаться было нельзя. Перед командиром со всей беспощадностью встал вопрос: оставаться на глубине и медленно погибнуть от удушья или всплыть на поверхность и вступить в неравный бой.

По кратким донесениям, которые мы получали от командира лодки, нетрудно представить картину последующих событий. Кузьмин принял решение всплывать! И вот подводная лодка на поверхности. На флагштоке взвился советский Военно-морской флаг. Вслед за командиром на мостике быстро появились комендоры и сразу открыли огонь. Начался жестокий бой: одна

подводная лодка против доброго десятка вражеских сторожевых катеров. Вот уже один катер от прямых попаданий снарядов, выпущенных комендорами "Щ-408", взорвался и затонул. Есть первые жертвы и на подводной лодке. Корпус получил значительные повреждения, пробоины. Внутрь начала поступать вода, подводная лодка теряла плавучесть с каждой минутой. Вот уже два часа длится этот легендарный бой. На лодке осталось лишь одно орудие, потерян ход, увеличились осадка и дифферент. Но бой продолжался. Еще два вражеских катера получили повреждения. И в это же время "Щ-408" начала медленно тонуть. Военно-морской флаг, поднятый на флагштоке и означавший "веду бой, но не сдаюсь", ушел под воду вместе со всеми, кто не пожелал просить у врага пощады и предпочел героически погибнуть.

Подвиг экипажа "Щ-408" не забыт, он золотыми буквами вписан в летопись морской славы. Одна из улиц города Ленина носит имя капитан-лейтенанта Павла Семеновича Кузьмина, а сын его, Валерий Павлович, продолжает дело, начатое отцом, - служит на флоте.

Были еще походы, но ни один из них не принес желаемых результатов.

И вот теперь, осенью 1944-го, дорога на запад открыта. Счастливого пути, подводники!

28 сентября из Кронштадта в море ушли подводные лодки капитан-лейтенанта С. Н. Богорада ("Щ-310"), капитана 3 ранга Л. А. Лошкарева ("Щ-318") и капитана 3 ранга П. И. Бочарова ("Щ-407").

Переход протекал строго по плану. Из Кронштадта до входа в шхеры подводные лодки эскортировались базовыми тральщиками и катерами-охотниками. Далее по шхерному фарватеру проводку осуществляли под прикрытием финских и советских боевых кораблей, вооруженных новой гидроакустической и радиолокационной аппаратурой. На одном из наших базовых тральщиков находился командир соединения подводных лодок капитан 1 ранга Верховский. Выйдя из шхер, подводные лодки погружались и самостоятельно следовали на свои позиции.

5 октября была выведена в море вторая группа подводных лодок в составе: "Л-3" (капитан 3 ранга В. К. Коновалов), "Д-2" (капитан 2 ранга Р. В. Линденберг), "Лембит" (капитан 3 ранга А. М. Матиясевич), "С-13" (капитан 3 ранга А. И. Маринеско). Спустя три дня вышла на позиции и третья группа: "Щ-309" (капитан 3 ранга А. Н. Филов), "Щ-307" (капитан-лейтенант М. С. Калинин) и "С-4" (капитан-лейтенант А. А. Клюшкин).

Их также провожали через шхеры наши корабли. Первый

крупный успех выпал подводникам "Щ-310", которой командовал капитан-лейтенант С. Н. Богорад.

Район действий "щуки" простирался от Ирбенского пролива до Вентспилса. На боевой позиции экипаж узнал о начале наступления войск Ленинградского фронта на острова Моонзунда. С наступлением темноты лодка всплыла. Началась зарядка аккумуляторов. Четко действовал экипаж. Снова продолжили поиск. Наконец обнаружили группу транспортов, шедших в охранении сторожевых кораблей. Видимо, они направлялись в Ригу или на остров Сарема. Богорад вышел в атаку. Залп! Головной транспорт был потоплен.

Лодка начала немедленно уходить: мог последовать ответный удар. Но, очевидно, гитлеровцам было не до преследования. Корабли охранения сами поспешно ушли от места гибели транспорта, их командиры, видимо, решили довести до места невредимыми оставшиеся суда.

Через двое суток Богорад решил вернуться в район, где была одержана первая победа. Психологический расчет оправдался: противник не ожидал засады на старом месте и поплатился за это сторожевым кораблем. Экипаж "Щ-310" не успел еще остыть от очередной победы, как в поле зрения появился конвой противника. Используя плохую видимость, командир подвел лодку на предельно близкую дистанцию, и еще один транспорт пошел ко дну.

Море штормило. Во время очередной зарядки аккумуляторов на большой волне полетели болты соединительной муфты. Положение создалось неприятное. Механик Кружалов нашел выход, и здесь же, на позиции, неисправность была быстро устранена.

Крейсерство продолжалось. Для многих подводников это вообще был первый боевой успех. Под опекой бывалых повышалось мастерство молодых. Росла их уверенность в собственных силах. Это сказалось, в частности, во время первого поединка с вражескими противолодочными кораблями.

14 октября с лодки заметили и атаковали крупный транспорт. Но противник обнаружил лодку. Один из кораблей охранения обрушил на "Щ-310" серию глубинных бомб. Умелым маневром Богорад ушел от преследования. Так как весь запас торпед был израсходован, подводная лодка вернулась в Хельсинки, а оттуда для исправления повреждений перешла в Кронштадт.

Экипаж "Щ-407" был боевым, обстрелянным. Он почти полностью сохранился с 1942 года, когда подводная лодка форсировала Финский залив и выходила в море под командованием капитана 3 ранга В. К. Афанасьева. Теперь ее возглавлял П. И. Бочаров - молодой офицер. 6 октября лодка обнаружила к западу от Клайпеды конвой в составе двух транспортов с сильным охранением. Но Бочаров не промахнулся, торпедировал один из транспортов. На корабле слышали взрыв, но увидеть результат не удалось - сразу же началось преследование. За два часа на лодку было сброшено до 150 глубинных бомб. Бочарову все же удалось оторваться от погони. Он поступил разумно - сначала вышел из района атаки, лег на грунт, затаился, а потом, когда суматоха наверху утихла, увел лодку в другой квадрат.

Через несколько дней "Щ-407" снова атаковала вражеский конвой и потопила транспорт "Леда".

Но Бочаров допустил и серьезную оплошность. Командование соединения, докладывая о результатах боевого похода "Щ-407", сообщило и о малоприятных вещах, мимо которых мы пройти не могли: на подводной лодке производили зарядку аккумуляторов в дневное время, что было совершенно недопустимо. Я приказал разобрать этот факт со всеми командирами кораблей и напомнить им, что в начале войны именно при таких обстоятельствах погибла подводная лодка "С-9".

Больше месяца пробыла в море подводная лодка "С-13", которой командовал А. И. Маринеско. В прошлом командир "малютки", Маринеско имел уже солидный боевой опыт. 9 октября на подходах к Данцигской бухте лодка обнаружила очень крупный одиночный транспорт. Атака и... промах. Маринеско принимает смелое решение: всплывать! Артиллеристы быстро очутились на палубе. На море уже легли сумерки. Чтобы затруднить прицельную стрельбу с транспорта, лодка подвсплыла так, что комендоры стояли у орудия по колено в воде. Расчетом командовал капитан-лейтенант Василенков. Раздались торопливые и беспорядочные выстрелы врага. Зато наш наводчик матрос Юров действовал хладнокровно. Залп, другой, и огонь с транспорта подавлен. Несколько снарядов по борту, ниже ватерлинии, - и транспорт пошел ко дну.

Разили наши подводники врага не только торпедами и снарядами, некоторые лодки имели на вооружении и минное оружие, в частности "Лембит" под командованием опытного подводника Алексея Михайловича Матиясевича. Заняв позицию к западу от банки Штольпе, командир "Лембита" скоро убедился, что здесь очень интенсивное движение транспортов и именно в этом районе лучше всего поставить мины. Но никак не удавалось точно определить свое место: как назло, погасли все маяки на берегу. Пришлось выжидать. Вдруг на какой-то срок они зажглись, на лодке успели определить место и начали минную постановку. Закончив ее, ушли в сторону, продолжая наблюдение.

Вскоре на лодке услышали взрывы - цель достигнута! Попутно с решением основной задачи подводники "Лембита" обнаружили транспорт, шедший от шведского берега к Германии, и пустили его на дно. Правда, не с первой атаки.

Сразу после "Лембита" вернулась из похода и подводная лодка "С-4". Ее привел А. А. Клюшкин. Он недавно прибыл с Тихоокеанского флота, где плавал помощником командира. Это был его первый боевой поход. Девятнадцать суток "С-4" несла вахту к западу от Данцигской бухты. И нужно отдать должное Александру Александровичу Клюшкину - недолго пришлось ему осваиваться в новом районе. Сразу после прихода на позицию, в ночь на 12 октября, был обнаружен конвой - несколько транспортов в плотном охранении. Определены элементы движения, избрана цель покрупнее. Атака! Большой столб дыма и огня, огромной силы взрыв. Охранение всполошилось. Срочным погружением и резким изменением курса командиру удалось избежать ответного удара, благополучно оторваться от преследования и уйти в безопасный район.

В первой половине ноября, после полуторамесячного пребывания в море, вернулась гвардейская подводная лодка "Л-3" под командованием капитана 3 ранга В. К. Коновалова.

"Л-3" в числе первых вышла в южную часть Балтийского моря. Позиция к западу от острова Борнхольм, назначенная "Л-3", была хорошо знакома экипажу, и штаб флота это учитывал, направляя сюда гвардейцев.

Проникновение осенью 1944 года советских подводников в Померанскую бухту мы рассматривали как знаменательное событие: ведь это тыловые районы фашистской Германии, и ныне противник не мог чувствовать себя спокойно даже дома.

Для дальних походов, требующих зачастую применения разнообразного оружия, подводные лодки типа Л были приспособлены превосходно. Они имели носовые торпедные аппараты, в корме - трубы для постановки мин и хорошее

артиллерийское вооружение. Сравнительно небольшие размеры в известной мере облегчали этим кораблям уклонение от противолодочных сил противника. В надводном положении это были могучие, стройные корабли, и казалось, что их корпуса принадлежат миноносцам, на палубах которых не смонтированы еще все надстройки.

... На подходах к Засницу, вскоре после минной постановки, которую "Л-3" провела блестяще, ночью с лодки, находившейся в надводном положении, обнаружили силуэт большого корабля. Коновалов уверенно определил элементы его движения, точно вышел в атаку и потопил транспорт. На другой день меткая торпеда отправила на дно сторожевой корабль.

Надо учесть, что зона, "опекавшаяся" "Л-3", не вся была удобной для боевых действий. Слишком малые глубины часто не позволяли командиру наносить удары, хотя акустик неоднократно обнаруживал шумы транспортов. Зато и гитлеровцы менее всего ожидали здесь появления советских подводных лодок и поэтому несли потери от дерзких атак гвардейского подводного корабля.

Вражеские конвои в открытом море получали все новые и новые удары. И не только в море. Противник стал нести потери и на безопасных еще совсем недавно стоянках. В этом смысле характерен поход "Щ-307", которая действовала на позиции к западу от маяка Овизи.

Командовал подводной лодкой капитан-лейтенант М. С. Калинин. Сын кадрового военного, прослужившего в рядах Вооруженных Сил более тридцати лет и прошедшего большой путь от рядового до командующего войсками округа, Михаил Степанович достойно продолжал дело отца.

Придя на позицию в назначенный район, Калинин не торопился. Несколько дней пристально изучал обстановку, интенсивность движения, систему охраны. Осмотревшись, решил сделать следующий шаг - разведать внешний рейд порта Вентспилс. Осторожно приблизился, каждую секунду ожидая нападения противолодочных кораблей. Но увиденное несколько озадачило командира. Гитлеровцы плохо охраняли подходы к рейдам и базе, несмотря на то что здесь было сконцентрировано немало кораблей. Что это, случайная оплошность или начало деморализации?

Так или иначе, Калинин действовал. На внешнем рейде стояли на якорях несколько транспортов и три сторожевых катера. Командир осторожно выводил лодку на удобную для атаки точку. В это время на порт лег плотный туман. Выпускать торпеды вслепую не хотелось, лучше пока лечь на грунт.

Погрузились. Глубина оказалась всего 18 метров. Это уже опасно. На такой глубине уходить или маневрировать почти невозможно. Однако рискнули. Благо противник не проявлял никакого беспокойства. Через полтора часа лодка снова подвсплыла под перископ. Туман почти рассеялся. К стоящим на якорях транспортам прибавилось еще два. Лакомая цель! Но командир не впал в азарт. Погрузившись, Калинин приказал готовить для одновременного залпа четыре торпеды, предупредил о своем решении механика. Тот должен был позаботиться, чтобы лодку не выбросило наверх (после выхода торпеды корабль резко облегчается и получает дополнительную плавучесть).

С небольшими интервалами четыре торпеды понеслись к транспортам. Через минуту на лодке ясно услышали три мощных взрыва, а подняв на короткое время перископ, командир обнаружил, что число транспортов на рейде уменьшилось.

Нетрудно догадаться, какой переполох поднялся на рейде. Он дал возможность Калинину спокойно увести лодку, как говорится, от беды подальше.

29 октября ночью с лодки обнаружили транспорт в охранении двух сторожевых кораблей. Командир атаковал транспорт, видел взрыв торпеды. Но и это была не последняя победа "Щ-307". В ночь на 4 ноября было обнаружено несколько транспортов под охраной сторожевиков. Первая торпеда - по головному транспорту. Удача! Судно перевернулось и мгновенно затонуло. Через несколько минут лодка подвсплыла под перископ. Конвой следовал прежним курсом. После потери второго транспорта корабли охранения начали энергичное преследование "триста седьмой". Но Калинин ушел от противника.

За боевыми походами подводников внимательно следили не только на флоте. Часто интересовались нашими делами и в Москве. Помню, вскоре после выхода первых десяти подводных лодок в море мне позвонил адмирал флота Н. Г. Кузнецов.

- Как успехи на коммуникациях противника? - спросил он.

Я подробно доложил. Сообщил, что выходы в море сейчас, благодаря шхерному фарватеру, проходят в более короткие сроки, чем в 1942 году, и с меньшим риском.

Не скрыл от него, что мы ожидали больших результатов, но, видимо, сказался вынужденный и длительный перерыв в боевых действиях подводников, отсутствие с 1942 года районов для боевой подготовки и тренировки личного состава.

- Как взаимодействует с подводными силами авиация?

К сожалению, ответил я, взаимодействие оставляет желать лучшего. Запаздывала частенько информация о движении транспортов, к тому же она медленно передавалась на боевые

позиции. Тут же я доложил, что мы исправляем положение. В Паланге на КП ВВС посадили офицера-подводника, усилили разведку на море.

- Не выпускайте это дело из своих рук, - сказал на прощание Николай Герасимович. - Ставка требует от флота умножить совместные удары подводных и воздушных сил на морских коммуникациях противника. Организуйте подводную блокаду Лиепаи и Вентспилса. Ежедневно докладывайте о боевых действиях в этих районах представителю Ставки на прибалтийском направлении маршалу Василевскому и мне...

А каких все-таки результатов добились балтийские подводники в борьбе с врагом в 1944 году?

Первый итог заключается в том, что, несмотря на экстренные меры, принятые немецко-фашистским командованием по охране своих морских коммуникаций, гитлеровцам не удалось потопить в 1944 году ни одной нашей подводной лодки. Зато балтийцы торпедами и артиллерией уничтожили и серьезно повредили более тридцати вражеских транспортов и кораблей. К ним надо прибавить боевые корабли и транспорты, которые погибли или выбыли из строя от подрыва на минах, поставленных подводными лодками "Л-3", "Л-21" и "Лембит".

Немало вражеских судов пустили на дно и балтийские летчики. Всего за 1944 год корабли и авиация флота потопили 123 транспортных судна общим водоизмещением 273 тысячи тонн. А ведь к концу войны враг очень нуждался в торговом тоннаже, особенно в связи с необходимостью увеличения морских перевозок для обеспечения окруженных и прижатых к морю группировок своих войск.

Но вернемся к событиям на острове Сарема.

Ставка одобрила предложение Военного совета фронта отложить штурм укреплений на полуострове Сырве до окончания сосредоточения войск и, главное, боевой техники - танков, самоходных артиллерийских установок и артиллерии, необходимых для прорыва долговременной обороны противника.

Другого выхода не было. Мы детально знали, сколь массивен здесь вражеский рубеж. На 30-километровой глубине узкого перешейка гитлеровцы создали пять сильно укрепленных полос. Каждая состояла из сплошных линий траншей, оборудованных хорошими укрытиями, защищенных проволочными заграждениями, противотанковыми и противопехотными минными полями. Противник также умело приспособил наши фортификационные сооружения, воздвигнутые на полуострове в 1941 году.

Вся эта система густо прикрывалась артиллерийским огнем.

Была поддержка и с моря. Крупные надводные корабли врага в основном обстреливали с запада фланг наших войск.

Небольшое расстояние между Йентспилсом и полуостровом Сырве позволило противнику по ночам производить скрытые и интенсивные воинские перевозки, накапливать боезапас, технику, продовольствие. Пополнение и грузы доставлялись на пристань Мынту, где, кстати, базировались сторожевые катера и артиллерийские десантные баржи.

Фашисты построили дополнительные причалы и на оконечности полуострова - у самого мыса Сырве. Это дало им возможность усилить остатки 23-й и 218-й пехотных дивизий и перевезти на полуостров свежую 12-ю авиаполевую дивизию.

Враг считал свое положение на полуострове настолько стабильным, что даже пробовал контратаковать наши войска. 22 октября пехотный полк, поддержанный артиллерией и минометами, а также орудиями миноносцев "Т-23" и "Т-24", попытался потеснить наши войска с занимаемых позиций. Атаки повторились 23 и 29 октября при поддержке артиллерии крейсера "Лютцов", двух эскадренных миноносцев и двух миноносцев типа Т.

Наши войска с помощью авиации флота отразили все контратаки. Миноносцы "Т-23" и "Т-28" получили тяжелые повреждения от бомб и были отбуксированы в Лиепаю.

Когда меня вызвал к телефону начальник Главного морского штаба адмирал В. А. Алафузов и спросил, как я оцениваю обстановку на Сарема, я доложил, что враг будет удерживаться стойко и борьба предстоит жестокая, упорная.

Большие трудности возникли у нас с организацией базирования сил флота в районе Моонзунда. Там не было портов и гаваней, защищенных от волн и ветра. Ни Виртсу, ни Рохукюла на материке, ни пристань Ромассаре на острове Сарема (у Куressаре) не отвечали элементарным требованиям, не располагали оборудованием для переработки огромного количества различных грузов для армии.

Небольшие гавани Виртсу и Рохукюла были забиты до предела кораблями, катерами, баржами и десантно-высадочными средствами. Там можно было сосредоточивать силы и средства без всякой маскировки только в расчете на полную бездеятельность авиации противника. К тому же обе гавани находились на довольно значительном расстоянии от фланга наших войск на полуострове. Переход кораблей или транспортов к Куressаре каждый раз требовал трального и других видов боевого обеспечения.

Открытая ветрам пристань Ромассаре могла использоваться в

качестве стоянки для торпедных катеров, катерных тральщиков и в лучшем случае морских бронекатеров, и то лишь в тихую погоду. О базировании более крупных надводных кораблей не могло быть и речи. Даже канонерские лодки вынуждены были становиться на якорь на внешнем рейде.

И все же мы считали, что сосредоточение боевых кораблей и транспортных средств в Моонзунде надо продолжать. Без этого невозможно было создать на Сырве кулак достаточно мощный, чтобы выбить фашистов с полуострова.

Кроме десантных тендеров капитана 3 ранга В. С. Сиротинского, переброшенных с Чудского озера для перевозки войск и техники, использовали пришедшие сюда канонерские лодки капитана 1 ранга Э. И. Лазо, сетевые заградители, небольшие транспорты, тральщики, баржи и инженерные средства, в частности понтоны.

Бывая довольно часто с контр-адмиралом И. Г. Святовым в Виртсу, мы видели, как настойчиво изыскивают наши флотские командиры возможности что-то еще предпринять для ускорения перевозок, убеждались, как сложно и трудно им работать. Они приспосабливали все, что было под рукой. Разве что не делали деревянных плотов.

Люди, техника, боезапас, горючее перевозились и перевозились день и ночь, вне зависимости от погоды и несовершенства транспортных средств.

Погоду я упомянул не случайно. Она нам очень мешала. В октябре было около двадцати штормовых суток! Однако прекращать работу в море разрешалось только в самых крайних случаях. Напомню, что объем перевозок был чрезвычайно велик. Одновременно с сосредоточением большого количества войск и техники на Сарема шла смена частей. По приказу командующего фронтом мы, например, перебрасывали некоторые войсковые части и соединения с острова Хиума на остров Сарема, а из Рохукюла на Хиума.

Флот переправил на импровизированных транспортных средствах 74 тысячи солдат и офицеров, 150 танков и самоходных артиллерийских установок, 730 орудий и 530 минометов, 3 тысячи автомашин, тысячи лошадей, повозок, более 21 тысячи тонн боезапаса и 22 тысячи тонн других грузов.

В результате этого огромного труда нам удалось сосредоточить войска и технику для прорыва последнего рубежа обороны врага на Сырве. На каждый километр фронта, который предстояло сокрушить, теперь приходилось по 244 артиллерийских и минометных ствола, до 120 танков и самоходных артиллерийских установок. Сила немалая!

После разгрома вражеского гарнизона нам предстояло высвобождающиеся войска снова перевезти на материк, включив их тем самым в общий поток наступавших на запад вооруженных сил. Генерал-полковник М. М. Попов заранее нас предупредил: флот должен до заморозков перевезти в обратном направлении около 30 тысяч человек, 700 орудий и минометных установок, 1700 автомашин и большое количество грузов.

А осень вступала в свои права, и мы с беспокойством смотрели на море. Шквальный ветер не утихал. Трудно, ох как трудно приходилось малым кораблям, катерам и тендерам!

Вся тяжесть прикрытия флангов наших войск легла на торпедные катера. На помощь им в середине октября подошли канонерские лодки и почти все морские бронекатера флота. Однако даже канонерским лодкам в штормовую погоду было не под силу тягаться с крейсерами и эскадренными миноносцами противника.

Погода мешала и тральщикам бригады капитана 1 ранга И. И. Мешко. Боевое траление минных заграждений, поставленных противником в районе острова Абрука (Рижский залив), на фарватере Виртсу - Курессаре, задерживалось. Не были очищены от мин районы, необходимые для маневрирования морских бронекатеров, канонерских лодок, которые должны были поддерживать фланг наших войск.

Контр-адмирал И. Г. Святов рассказал о злоключениях бронекатера 510, где командиром был капитан-лейтенант Баскин. Бронекатер нес дозор в районе Абрука. Неожиданно сигнальщик крикнул, что прямо по носу видит поплавки. Это были минные ловушки, специально рассчитанные на катера с малой осадкой. Командир в ту же секунду приказал дать самый полный ход назад. Но инерцию погасить не удалось. Раздался взрыв. Катер получил серьезное повреждение, потерял ход. Оставшиеся в живых члены экипажа, в том числе раненые и контуженые, бросились заделывать пробоину, откачивать воду.

И тут моряки заметили еще одну мину-ловушку. Под действием ветра сильно поврежденный катер медленно, но неуклонно дрейфовал навстречу поплавкам, между которыми то зловеще показывался, то исчезал под водой начиненный взрывчаткой шар. Сейчас либо погибнут все, либо рискнет жизнью кто-то один. Надо было прыгнуть в холодную воду, проплыть вперед и потянуть за трос так, чтобы мина взорвалась до того, как к ней приблизится катер.

В воду прыгнул комендор Николай Жуков. Но справится ли он один? Был немедленно спущен "тузик". Вместе с матросом Кремченковым Жуков быстро подошел на нем к ловушке,

привязал бросательный конец к поплавку и потянул его. На катере все затаили дыхание. Но прошла минута, вторая. По какой-то причине ловушка не сработала. Экипаж был спасен. Через некоторое время катер отбуксировали к пристани.

Добавлю, что мужественный краснофлотец столь же отважно сражался с фашистами до конца Великой Отечественной войны. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 апреля 1945 года Николаю Андреевичу Жукову было присвоено звание Героя Советского Союза.

... Мешали не только мины. Командиры дивизионов и отрядов торпедных катеров кратко докладывали о том, что катера в море иногда опасно обледеневают. Но все же они упорно выходили из бухты Кихельконна (западная часть острова Сарема) в море на поиск надводных кораблей, спускались до параллели Ирбенского пролива, не однажды завязывали бои с легкими силами противника на подходах к нему.

На погоду жаловались и летчики. Но с тем большим азартом они использовали каждое окно. Одно из таких окон, выдавшееся 24 октября, принесло крупный успех 7-му гвардейскому штурмовому авиационному полку Героя Советского Союза А. Е. Мазуренко.

Группа "илов" этого полка под командой капитана Гончарова, получив ориентирующие данные разведки, вылетела в море. Штурмовиков охраняли истребители капитана Хорунжего. Цель оказалась солидной - два миноносца, несколько сторожевиков и тральщиков. Противовоздушная оборона такого отряда, конечно, была довольно внушительной - десятки зенитных орудий в сочетании со счетверенными крупнокалиберными пулеметами. Однако наши летчики прорвались сквозь завесу зенитного огня и удачно сбросили бомбы - на одном из миноносцев после двух попаданий возник пожар. Подоспели истребители противника, но были отогнаны, а один из "фокке-вульфов" сбил капитан Хорунжий. Через некоторое время те же корабли были атакованы группами самолетов-штурмовиков Батиевского и Пилипенко, которых прикрывали истребители капитана Денисова и старшего лейтенанта Кулакова. В воздухе с ними находился и командир дивизии полковник Я. З. Слепенков.

Кроме эпизодических налетов мы уже имели достаточно сил для организации крупных массированных ударов с воздуха. Совместно с авиацией фронтов, теснивших и прижимавших группу армий "Север" к побережью, осуществили серию таких ударов по важнейшему объекту в этом районе - порту Лиепая.

Удары по Лиепае мы начали наносить еще в сентябре, постепенно они становились еще более интенсивными,

увеличилось количество участвующих в них самолетов, особенно в ходе боев за острова Моонзунда. 30 октября флотские пикирующие бомбардировщики и штурмовики под прикрытием 80 истребителей потопили в порту один транспорт и трем нанесли тяжелые повреждения.

Поскольку порт и военно-морская база Лиепая имели для гитлеровцев важное значение (и для получения подкреплений, и на случай бегства), сопротивление врага здесь росло, противовоздушная оборона стоянок кораблей и транспортов усиливалась. Это вынудило нас прикрывать штурмовую авиацию значительным числом истребителей, иногда превышающим пропорцию - на один штурмовик три истребителя.

Позднее, 14 декабря 1944 года, был организован и проведен особенно мощный налет на корабли и транспорты, находящиеся в порту. В соответствии с тщательно разработанным планом по ним наносили удары около 200 флотских самолетов в различной комбинации и последовательности.

Мы потеряли всего два - самолета, среди погибших летчиков был и дважды Герой Советского Союза гвардии подполковник Нельсон Георгиевич Степанян, ветеран обороны двух городов-героев - Севастополя и Ленинграда. Весь флот горестно переживал смерть отважного командира полка штурмовиков, отличного воспитателя молодежи. Его имя было известно далеко за пределами Балтийского флота. Степаняна хорошо знали и вспоминали добрым словом общевойсковые командиры и бойцы, которые участвовали в боях под Тихвином и Волховстроем, Ладогой и Киришами. Около 250 вылетов сделал он, лично потопил и повредил много боевых кораблей и транспортов врага.

17 ноября прогнозы армейских, флотских и гражданских синоптиков оказались почти одинаковыми, хотя и составлялись разными людьми и в разных пунктах: погода улучшится. Окончательное решение о наступлении на полуострове Сырве было единодушным: начать 18 ноября.

Утро началось в необычайной тишине. Крупными хлопьями падал мокрый снег. Но синоптики не ошиблись: окна в небе все более ширились, и видимость постепенно увеличивалась по всему горизонту. Гул разорвал тишину в 10 часов приближались самолеты фронтовой и флотской авиации. Одновременно более 700 орудий и минометов обрушили шквал огня на укрепления первой оборонительной полосы врага. Отсутствие в этом районе к началу артиллерийской подготовки немецких кораблей позволило нацелить авиацию Балтийского флота главным образом для ударов по сухопутной обороне. Основательной была и поддержка с моря. В оглушительной канонаде выделялся грохот

орудий канонерских лодок. Их прикрывали тральщики и истребители. Вместе с канонерскими лодками находились ударные группы торпедных катеров.

В 12 часов войска 8-й армии овладели первой и второй траншеями и начали медленно продвигаться дальше. Четко работала связь. Командиры войсковых частей и соединений назначили канонерским лодкам и морским бронекатерам конкретные цели. Морские бронекатера И. Г. Максименкова и А. И. Потужного прямой наводкой обстреливали тылы противника - прибрежную дорогу, пристань Мынту, а также подавляли узел сопротивления у деревни Винтри. Неожиданным, а потому особенно губительным оказался для врага огонь группы торпедных катеров капитан-лейтенанта А. Д. Шемякина, вооруженных реактивными установками.

К концу короткого осеннего дня наши войска, выбив противника с первой оборонительной полосы, подошли к рубежу Винтри, Лауса, Лоомарцы.

Деревню Винтри немецко-фашистским войскам в этот день удалось удержать. Они явно рассчитывали на поддержку с моря. Действительно, противник сосредоточивал у полуострова и на подходах к нему значительное количество боевых и десантных кораблей. Наши воздушные разведчики доставили фотографии, из которых было видно, что в районах Вентспилса и западнее Ирбена находятся уже четыре крупные группы кораблей в составе 73 вымпелов.

В этот же день наши летчики значительно поубавили их количество. Долго можно было бы перечислять имена отличившихся, но, думаю, представители сильного пола не обидятся, если я расскажу лишь об одном, вернее, одной участнице результативных штурмовок - Лиде Шулайкиной. Женщина-летчик, единственная на Балтике, да еще за штурвалом Ил-2, - это, согласитесь, вдвойне необычно.

Незадолго до начала операции по освобождению Прибалтики в авиационную эскадрилью капитана Павлова прибыла молодая, невысокого роста, хрупкая женщина в морской авиационной форме. Случай, что и говорить, особый. Командир авиационного полка Герой Советского Союза Мазуренко докладывал Военному совету флота, что коммунистка Лидия Шулайкина окончила школу подготовки летчиков для морской авиации, что для проверки знаний пилотирования и изучения театра она некоторое время летала на самолете По-2, а ныне зачислена в состав полка. С сентября Шулайкина принимала активное участие во всех боевых вылетах эскадрильи, в которой служила.

Несколько позже нам стали известны детали ее биографии.

Дочь орехово-зуевского мастера текстильных машин полюбила пятый океан, в 1935 году стала летчицей. До войны работала в аэроклубе сначала внештатным, а затем штатным инструктором. С первых дней войны далеко на востоке, в военной школе первоначального обучения, готовила кадры для авиации Военно-Морского Флота.

В 1944 году она обратилась к командованию с настойчивой просьбой отправить ее на фронт, и непременно в истребительную либо в штурмовую авиацию.

В Москве ее долго отговаривали. Но Шулайкина была тверда. Пришлось согласиться. Поводов для формального отказа не было: как-никак Лида была опытным пилотом, налетавшим многие сотни часов. Первые свои удары Шулайкина обрушила на вражеские корабли над Финским заливом.

В ходе Моонзундской операции Лидия на своем самолете вместе с боевыми товарищами по полку 2 - 4 раза в день вылетала для ударов по кораблям противника в море.

Она продолжала наносить удары по вражеским кораблям до конца Великой Отечественной войны. Десятки вылетов совершила она на своей грозной и замечательной машине, неоднократно была награждена орденами и медалями. До 1955 года, почти двадцать лет, Лидия Шулайкина водила тренировочные, боевые и транспортные самолеты.

Но вернемся к событиям войны.

Нам удалось перехватить и расшифровать немецкую радиограмму: шестой вражеской флотилии эскадренных миноносцев приказывалось выйти из Пиллау и Гдыни к району боев. Это был ответ адмирала восточной части Балтийского моря на приказ командующего группой армий "Север" направить в район боевых действий все, находившееся у него в означенном районе.

Наши канонерские лодки при поддержке авиации и торпедных катеров в течение 18 ноября четыре раза вступали в ожесточенные бои с вражескими морскими силами в Рижском заливе. В итоге несколько кораблей и десантных барж противника было потоплено и повреждено. С наступлением темноты на фланге наших войск оставались морские бронекатера, а торпедные катера осуществляли поиск врага в Ирбенском проливе.

Подвижные береговые батареи флота, продвигаясь за наступавшими частями армии, неоднократно вели огонь по кораблям противника, пытавшимся подойти к берегу для нанесения ударов по флангу наших войск.

Наши надводные корабли в течение первого дня наступления,

в общей сложности, нанесли удары по 34 целям на полуострове и оказали существенную помощь войскам. Каждый раз, как только появлялись корабли противника, на них обрушивался артиллерийский огонь наших кораблей и береговых батарей, дополняемый бомбами штурмовой авиации флота, и фашисты изгонялись из Рижского залива. Усилия флота в значительной мере способствовали продвижению наших войск, особенно на левом фланге.

С утра 19 ноября наши войска, отбив на своем правом фланге пять вражеских контратак, возобновили наступление. Авиация флота, канонерские лодки и торпедные катера продолжали оказывать поддержку огнем и прикрывать фланг наших войск со стороны Рижского залива.

В первой половине дня морские бронекатера при поддержке береговой батареи успешно вели бои с двумя миноносцами противника и заставили их отойти. Мощные удары авиации и корабельной артиллерии, наличие наших торпедных катеров вынудили противника отказаться от использования пристани Мынту и перейти на временные причалы в южной оконечности полуострова.

О том, насколько велик был урон, который наносили врагу наши летчики, лучше всего говорит запись в журнале боевых действий группы армий "Север": "Потоплены авиацией тральщик "М-460" и одна десантная баржа, повреждено пять сторожевых кораблей, три тральщика и два миноносца, из них значительное повреждение получил миноносец "Т-23".

Несмотря на упорное сопротивление врага, наши войска к исходу 19 ноября вышли на рубеж Винтри, Ингенланди, Лыопыллу, Рахусте.

Командующий группой армий "Север" для усиления поддержки с моря потребовал направить к полуострову Сырве боевую группу тяжелых крейсеров. В ночь на 20 ноября у западного берега полуострова в охранении миноносцев появился тяжелый крейсер "Адмирал Шеер". Увы, обезвредить его мы практически не могли. Еще утром 20 ноября начался шторм. Обледенели взлетные полосы всех наших аэродромов, образовался лед в гаванях. Ни самолеты, ни торпедные катера не могли нанести удары по крейсеру. Только береговая батарея капитана Демиденко вела огонь по кораблям. Но что могли сделать несколько 130-миллиметровых орудий против мощных орудий "Шеера" калибра 280 миллиметров?

Как бы то ни было, наши сухопутные войска продолжали продвигаться вперед. К исходу 20-го они вышли на рубеж Вияристи, Мяебе, Ингенланди, Культри, гора Тигалу Мяш.

21 ноября боевые действия по очищению полуострова продолжались.

Несмотря на то что общая глубина расположения сил противника была уже не более 7 километров, 22 ноября наши войска приостановили движение. Крейсеры "Лютцов", "Принц Ойген" и "Адмирал Шеер" обстреливали наши полки, прижимая людей к земле. Артиллерийский огонь крейсеров поддерживали и несколько эскадренных миноносцев.

Но это была лишь временная заминка. Наши морские бронированные и торпедные катера, невзирая на штормовую погоду, вышли в Рижский залив и смело атаковали вражеские корабли.

23 ноября войска 8-й армии вновь после артиллерийской подготовки, при поддержке танков и штурмовой авиации, перешли в общее наступление, прорвали оборону противника и, преодолевая его сопротивление, начали медленно продвигаться вперед.

Авиация нанесла удар по кораблям и судам, приготовленным для эвакуации фашистского гарнизона. На двух вражеских транспортах возник пожар, а три транспорта были повреждены. Пикирующие бомбардировщики, самолеты-торпедоносцы и штурмовики нанесли тяжелые повреждения крейсерам "Лютцов" и "Адмирал Шеер", эскадренному миноносцу, четырем тральщикам, четырем сторожевым кораблям, нескольким катерам и десантным баржам.

Группы воздушного прикрытия сбили до 12 самолетов противника.

К исходу дня войска 8-й армии овладели сильно укрепленными опорными пунктами противника Тюрье, Иде, Мяебе, а также населенными пунктами Ладла и Люлле. Артиллерийский огонь вражеских надводных кораблей, прижимавший нашу пехоту к земле, не позволил сбросить противника в море. Однако под ударами авиации крупные вражеские корабли вынуждены были покинуть этот район. Это позволило в ночь на 24 ноября усилить темпы наступления, и уже днем полуостров Сырве был полностью очищен.

За период моонзундских боев - с 28 сентября по 24 ноября - силы нашего флота потопили десятки различных кораблей и судов противника. Более 100 кораблей и различных вспомогательных судов получили повреждения.

В приказе Верховного Главнокомандующего от 25 ноября 1944 года войскам Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота была объявлена благодарность.

С изгнанием немецко-фашистских захватчиков с островов

Моонзунда Балтийский флот получил возможность не только контролировать входы в Финский и Рижский заливы, но и эффективно воздействовать на фланг окруженной в Курляндии группировки войск противника. Наши корабли могли теперь беспрепятственно выходить в Балтийское море для развертывания активных боевых действий на вражеских морских сообщениях.

Наступление продолжается

Войска и флот противника получили строжайший приказ: любой ценой удерживать территорию курляндского плацдарма, где была блокирована с суши крупная группировка фашистских войск, и Восточную Пруссию. Гитлеровцы рассчитывали тем самым сковать здесь значительные силы Красной Армии, не допустить развертывания кораблей и авиации нашего флота в средней и южной частях Балтийского моря.

Немецко-фашистское командование все еще располагало в этих районах крупными группировками войск и сильным военно-морским флотом, пополненным надводными кораблями из Северного моря. К началу 1945 года в его составе здесь было 2 старых линейных корабля, 4 тяжелых и 4 легких крейсера, свыше 200 подводных лодок, более 30 эскадренных миноносцев, 70 торпедных и сторожевых катеров, 64 тральщика, около 200 десантных судов, большое число сторожевых кораблей и катеров-тральщиков.

Противник имел явное преимущество в надводных и подводных силах и использовал его, надеясь задержать продвижение Красной Армии и нашего флота на запад.

На Балтийском театре действовало 350 - 550 самолетов противника, большей частью истребители. Вражеская бомбардировочная авиация под нажимом советских войск перемещалась на запад. Осуществляя прикрытие флангов и особенно кораблей, поддерживающих войска, фашистские самолеты иногда подвергали ударам позиции железнодорожных батарей нашего флота, но в целом их боевая деятельность носила оборонительный характер. Слабость прикрытия кораблей и транспортных судов являлась одной из причин больших потерь, наносимых нашей авиацией противнику.

Вражеские корабли в основном базировались в Данциге и Пиллау. Часть тральщиков, сторожевых кораблей и торпедных катеров находились в Лиепае и Вентспилсе. Защита баз и подходов к ним возлагалась на мощную береговую оборону, оснащенную крупнокалиберной артиллерией и многочисленными зенитными батареями.

В состав Краснознаменного Балтийского флота в это время входили линейный корабль, 2 крейсера, 12 эскадренных

миноносцев, 28 подводных лодок (из них в строю было 20), 5 сторожевых кораблей, 78 торпедных катеров, 73 тральщика, 220 малых охотников и сторожевых катеров, 204 катера-тральщика и 47 бронекатеров. Военно-воздушные силы флота включали 787 самолетов, в том числе 365 истребителей, 87 торпедоносцев, 74 бомбардировщика, 176 штурмовиков, 66 разведчиков и 13 корректировщиков.

Наш флот не имел на побережье Балтийского моря пригодных для базирования пунктов. Это, конечно, затрудняло боевые действия в средней и юго-западной частях моря, где проходили наиболее оживленные коммуникации противника. Основные надводные силы все еще оставались в Кронштадте.

Мы по-прежнему не могли свободно плавать в Финском заливе. Десятки тысяч мин, поставленных здесь с начала войны, обезвредить в считанные месяцы было невозможно.

Главной задачей германского флота являлась защита своих морских сообщений от ударов советских подводных и воздушных сил. Мы понимали это и делали свои выводы. Авиация и подводные лодки усиливали удары по врагу, отправляли на дно все больше и больше его боевых кораблей и транспортов.

В первых числах января 1945 года состоялось расширенное заседание Военного совета флота. В его работе участвовали командиры соединений и их заместители, начальники политотделов. Вместе с ними мы подвели итоги действий флота за минувший год.

Скажу без ложной скромности: мне было что итожить. 1944 год занял особое место в истории Великой Отечественной войны, Балтийского флота. В январе минувшего года флот находился в Ленинграде и Кронштадте, и улицы города Ленина подвергались артиллерийскому обстрелу. За 12 месяцев разительные перемены произошли на всем нашем театре. Советские войска изгнали немецко-фашистских захватчиков из нашей страны и перенесли войну на территорию Германии и ее бывших сателлитов.

Гитлеровский флот был окончательно изгнан из Финского и Рижского заливов. Центр тяжести боевых действий перемещался теперь в Среднюю и Южную Балтику. Штаб флота и политическое управление перебрались в Таллин. Большинство соединений и частей флота ушло далеко за пределы Ленинградской области...

Тогда, на Военном совете, мы, разумеется, мало говорили об одержанных победах, больше - о том, чем должны заниматься, чтобы ускорить разгром врага. Забот было много.

До глубокой осени 1944 года флот вел боевые действия, базируясь все еще на Ленинград и Кронштадт. Схема питания и обеспечения оставалась почти без изменений. Теперь же наши

корабли и части ушли вперед на запад, оставив обжитые пункты. Освобожденные базы Таллин, Палдиски, Усть-Двинск, сильно разрушенные врагом, требовали ускоренных и капитальных восстановительных работ.

Для защиты наших резко удлинившихся коммуникаций следовало немедленно организовать оборону, прежде всего противолодочную и противоминную, так как подводные лодки противника продолжали активно действовать. Применялось против нас и минное оружие. Особо надежно следовало защитить коммуникации Кронштадт Або - Аландские шхеры и Моонзунд - Рига.

По всем этим вопросам Военный совет принял решения. Одновременно мы изучали, как в сложившейся оперативной обстановке, когда использовать крупные надводные корабли было нельзя, лучше, эффективнее бить врага наличными силами - подводными лодками, авиацией, торпедными катерами.

Соединению подводных лодок контр-адмирала С. Б. Верховского Военный совет поставил задачу: активно действовать на морских сообщениях от Лиепаи до Мекленбургской бухты. Кроме того, подводники вместе с авиаторами должны были блокировать Лиепаю, лишить противника возможности пользоваться этим портом, являющимся главной базой снабжения окруженной курляндской группировки.

Обсуждая меры более эффективного использования сил флота в кампании 1945 года, мы старались учесть все плюсы и минусы, критически оценить недостатки, не упустить ничего из накопленного боевого опыта, приобретенного в многочисленных боевых походах и порой оплаченного весьма высокой ценой.

Мы хорошо понимали, что самые сложные задачи подводники решали бы значительно проще, увереннее, а поиск противника вели бы с большей точностью, если бы на лодках стояли радиолокаторы, а не только шумопеленгаторы. Но что поделаешь? Приходилось воевать с теми средствами, которые имелись.

Важнейшую роль в предстоящих боях должно было сыграть мастерство командиров и офицеров всех степеней. Что касается отваги, решительности, настойчивости, то балтийцам их не занимать. На этот счет у нас, членов Военного совета, не было ни тени сомнения.

А вот как командиры будут решать поставленные задачи, достаточен ли уровень подготовки, не допустят ли ошибок, - это беспокоило. Мы выслушали мнение командиров соединений, их просьбы, сами задали ряд вопросов.

Меня, в частности, интересовало, как штаб контр-адмирала

Верховского будет принимать от самолетов-разведчиков и передавать на подводные лодки данные о движении кораблей и транспортов противника.

Последовал четкий, продуманный ответ. На запасном командном пункте военно-воздушных сил флота в Паланге будет находиться командир дивизиона лодок. Он примет сведения воздушной разведки и немедленно передаст на подводные лодки в море. Командиры кораблей должны сами решать, можно ли атаковать противника и как это сделать.

В то время, когда шел Военный совет, несколько подводных лодок находилось на позиции: в устье Финского залива - "М-102" Н. С. Лескового, на подходах к Вентспилсу и Лиепае - "Д-2" Р. В. Линденберга, "Щ-303" Е. А. Игнатьева и "Щ-310" С. Н. Богорада, к западу от Данцигской бухты - "К-56" И. П. Попова. Подходы к Лиепае оставались главными боевыми позициями наших подводных лодок. О лодке "К-56" на Военном совете состоялся большой разговор. Вот чем это было вызвано.

В канун Нового года эта лодка, находясь на позиции западнее банки Штольпе (в южной части моря), потопила третий по счету вражеский транспорт. Для одного похода весомый результат! Особенно когда речь идет о подводной лодке нового типа, применение которого на Балтике только-только начиналось.

Донесение командира "К-56" капитана 3 ранга И. П. Попова обсуждалось на Военном совете. Из него мы узнали некоторые подробности. Позиция "К-56" оказалась на стыке нескольких оживленных коммуникаций противника. На рассвете был обнаружен одиночный транспорт без охранения. Атака была удачной - Попов сам видел попадание торпеды и гибель транспорта. Преследования не было, и на другой день, перезарядив торпедные аппараты, подводники вернулись в этот район. После двукратной попытки удалось потопить второй транспорт. Но и по самой "К-56" вражеские корабли охранения открыли огонь из артиллерийских автоматов. Лишь срочное погружение спасло лодку. Пять часов вражеские корабли преследовали "К-56", но она все же ушла от погони. Корабли и самолеты противника искали ее двое суток. Командир не только сумел обмануть врага, но и атаковал и потопил третий транспорт!

Двадцать суток пробыла лодка в море. Этот боевой поход явился настоящей школой мужества для всего экипажа.

Анализируя на Военном совете результаты похода, мы отметили и недостатки, которых было немало. Но главным для нас было то, что весь экипаж лодки в длительном походе, изобиловавшем острыми моментами, явил пример смелости, выносливости, решительности. Особую гордость мы испытывали

за офицерский состав корабля, выросший и возмужавший в боях. Достойным своего экипажа оказался и командир подводной лодки И. П. Попов, пришедший на флот за десять лет до войны по комсомольской путевке.

Но не одними победами и успехами жили мы в ту пору. Не вернулась с моря подводная лодка "С-4". Ее командир капитан 3 ранга А. А. Клюшкин 1 января донес, что успешно потопил транспорт. Что произошло потом? Мы так ничего и не узнали. Забегая вперед, скажу, что никаких сообщений об этом не нашлось и во вражеских сводках.

Много внимания на Военном совете было уделено флотской авиации. Ежедневно с аэродромов поднималось 150 - 200 и более самолетов. Но и обстановка для боевых действий авиаторов теперь значительно усложнилась. Авиационные соединения все время перемещались за боевыми порядками сухопутных войск в западном направлении, приближая базирование к морю. Это позволяло сократить время полета над своей территорией, сохранить больше горючего для действий над морем, что было особенно важно для истребителей прикрытия. Явный плюс, но он имел и обратную сторону - сильно растянулись тыловые пути снабжения.

Командующий авиацией флота Михаил Иванович Самохин в последние месяцы особенно серьезно занимался подготовкой ночных торпедоносцев и бомбардировщиков (ведь конвои противника ныне двигались в основном по ночам).

Флотские летчики хорошо начали новый, 1945 год. Командир минно-торпедного полка Орленко, получив разведывательные данные о выходе конвоя из Лиепаи, в сумерках вылетел на его уничтожение. Сблизившись до предельно короткой дистанции с транспортом, майор Орленко потопил его. Через несколько часов конвой настигла группа самолетов, в которую входили торпедоносец Репина и топмачтовики Кулинича и Полюшкина. Обнаружив противника далеко в море, Богачев и Кулинич атаковали и потопили еще один транспорт, а Репин и Полюшкин отправили на дно плавбазу.

Когда самолет Кулинича выходил из атаки, его повредил зенитный снаряд. Катастрофа казалась неизбежной, но летчик на одном моторе сумел прийти на свой аэродром и благополучно посадил машину.

Мы на Военном совете порадовались успехам летчиков.

Командующий авиацией, командиры соединений подводных лодок, торпедных катеров, Рижского морского оборонительного района получили от Военного совета флота директиву, в которой были изложены конкретные задачи на ближайшее время.

Сущность их сводилась к необходимости усиления блокады с моря окруженной на Курляндском полуострове вражеской группировки, осуществлению самостоятельных и совместных ударов по транспортам противника в море, новым минным постановкам.

После заседания Военного совета я позвонил наркому Н. Г. Кузнецову и доложил ему о наших планах на ближайшее время. Его интересовало использование железнодорожной артиллерии для прикрытия и поддержки флангов войск Прибалтийских фронтов. Я доложил, что наша дальнобойная артиллерия начала обстрел военных объектов в Лиепае. Затем попросил разрешения поехать на несколько дней в район Рига, Паланга, Швентойя. На месте легче было бы разобраться в строительстве пирса для торпедных катеров в Швентойе, решить ряд вопросов, касающихся обороны побережья у Паланги, где базировалась значительная часть нашей авиации и располагались железнодорожные артиллерийские дивизии.

Спустя несколько дней я был вместе с командующим 1-м Прибалтийским фронтом генералом армии И. Х. Баграмяном в Швентойе.

Строительство пирса для торпедных катеров шло полным ходом. Работало здесь более тысячи солдат из инженерных войск фронта. Я поблагодарил Ивана Христофоровича за помощь. Он много сделал для нас, лично проверял ход строительства, неоднократно бывая в Швентойе.

Вместе с Баграмяном мы проехали на огневые позиции артиллеристов-железнодорожников, высоко оценили хорошую маскировку, добротно сделанные земляные укрытия.

Расставшись с Иваном Христофоровичем, я направился в авиадивизию полковника Манжосова, оттуда - в артиллерийские железнодорожные дивизионы Барбакадзе и Гранина, славных ветеранов войны, прошедших путь от Лиепаи и Ханко до Ленинграда и теперь от Ленинграда до границы Германии.

Железнодорожная артиллерия интересовала не только меня. Представитель Ставки маршал А. М. Василевский, с которым у нас состоялась встреча в конце поездки, спрашивал, как быстро можно выдвинуть тяжелые батареи на новые боевые позиции. А вскоре позвонил командующий войсками 2-го Прибалтийского фронта генерал армии А. И. Еременко. У него был уж совсем конкретный вопрос: сколько веток нужно строить для железнодорожной артиллерии, прибывающей на правый фланг фронта. Генерал Еременко брал на себя организацию необходимых работ, и, надо сказать, все, что нужно, было сделано.

Личный состав железнодорожных дивизионов под руководством командиров батарей Проскурова, Дегтяря, Лачина, Юркевича и других сумел в короткий срок развернуть транспортеры, организовать их боевое использование в новых условиях, провел все необходимые инженерные и маскировочные работы.

Четкая организация дела, боевой опыт, полученный во время блокады Ленинграда, отличная выучка огневых расчетов и высокое мастерство офицеров-артиллеристов пригодились на новом месте. В канун Нового года огнем трех батарей был потоплен вражеский транспорт, пытавшийся войти в Клайпеду.

Флотские артиллеристы получили "зеленую улицу" при движении в Прибалтику по только что восстановленной железной дороге. Два артиллерийских дивизиона заняли позиции на правом фланге 2-го Прибалтийского фронта в районе Тукумса и два - на фланге 1-го Прибалтийского фронта перед мемельским плацдармом.

Дивизионам, которым предстояло действовать в составе этого фронта на участке 43-й армии, ее командующий генерал-лейтенант А. П. Белобородое поставил задачу уничтожать корабли противника при попытке вести обстрел наступающих частей, не пропускать транспорты в Клайпеду, подавлять батареи врага, которые мешают нормальной работе флотской авиации.

Вскоре наши артиллеристы оказались в самом центре весьма горячих событий.

Но прежде чем рассказать о них, несколько слов об обстановке на фронте. К началу 1945 года правый фланг войск 2-го Прибалтийского фронта выходил к побережью Рижского залива севернее Кемери.

Войска 1-го Прибалтийского фронта занимали оборону вдоль побережья Балтийского моря южнее Лиепаи, охватывая участок плацдарма, занятого мемельской группировкой врага. Далее фронт проходил вдоль Немана. Блокированные с суши на курляндском и мемельском плацдармах войска противника пытались соединиться, прорвать нашу оборону, но эти попытки кончались безуспешно.

Мы были убеждены, что фашистам и впредь не удастся прорваться через наши боевые порядки, и смело перебрасывали чуть ли не вплотную к переднему краю железнодорожную артиллерию, перебазировали часть штаба авиации в Палангу, где находился полевой аэродром, неподалеку разместили запасной командный пункт штаба флота, узел связи и ряд других своих частей.

Но 10 января во второй половине дня противник вновь

предпринял наступление из района Мемеля, пытаясь соединиться с войсками курляндской группировки. После мощной артиллерийской подготовки в полосе 179-й стрелковой дивизии 92-го стрелкового корпуса 43-й армии начала наступать вражеская пехота, поддержанная танками. На одном из направлений гитлеровцам удалось потеснить части 72-й стрелковой дивизии и овладеть станцией Ягуттен. Как раз здесь и действовали артиллерийские дивизионы Барбакадзе (он командовал не только своим, но и дивизионом Гранина, который болел). Когда обстановка осложнилась, батареям было приказано отходить.

В особо опасном положении оказались четыре тяжелые батареи, расположенные на перегоне железной дороги между Мемелем и станцией Кретинга. Именно сюда направлялся удар фашистов. Свертывать и выводить батареи с боевой позиции по очереди одним паровозом и по одной железнодорожной линии означало поставить их под прямой удар врага.

Барбакадзе доложил об этом мне на запасной командный пункт флота в Паланге. Я приказал храброму, рассудительному Барбакадзе действовать самостоятельно, сообразуясь с обстановкой, будучи уверен, что никто лучше его самого не найдет выхода из создавшегося положения. Барбакадзе ответил кратко: "Есть", и я почувствовал в его голосе полное удовлетворение.

Фашисты бросили в атаку на этом участке около тридцати танков и два пехотных полка. По войскам и железнодорожным батареям был открыт шквальный огонь, но даже четыре прямых попадания 210-миллиметровых снарядов в брустверы не причинили вреда. Орудия надежно прикрывали отлично сделанные защитные сооружения.

Наши тяжелые морские 130-, 152-миллиметровые орудия били по врагу прямой наводкой. Довольно-таки редкая ситуация! Нетрудно представить, что это означало для врага. Наши снаряды раскалывали танковые башни, как орехи, близкие разрывы сдергивали с машин гусеницы.

Когда гитлеровцы прорвались в мертвую зону перед батареей Проскурова и вести из орудий стрельбу стало невозможно, моряки-комендоры взяли в руки автоматы, гранаты и выдвинулись вперед. На подступах к позиции фашистскую пехоту встретил плотный, отсекающий ее от танков пулеметный и автоматный огонь. По танкам ударили противотанковые ружья.

Лейтенант Радионов, запасшись гранатами, пополз навстречу врагу. За ним устремились краснофлотцы. Еще два тяжелых танка беспомощно закрутились на месте.

Вот когда пригодились всесторонняя обученность личного состава, умение вести стрельбу из личного оружия, занимать круговую оборону и вести меткий огонь из орудий главного калибра прямой наводкой сокращенными расчетами. В этом бою проявил мужество и отвагу весь личный состав артиллерийских дивизионов Гранина и Барбакадзе.

В критическую минуту над полем боя появились штурмовики Д. И. Манжосова. Их ударов гитлеровцы не выдержали. Пушечно-пулеметный огонь "илов" уложил пехоту наземь, рассеял ее цепи. Наступление противника замедлилось, а затем под совместными ударами частей 92-го стрелкового корпуса, морских авиаторов и артиллеристов и вовсе заглохло. Фашистские танки повернули назад.

... На следующий день на КП командующего авиацией флота прибыл начальник политотдела ВВС генерал И. И. Сербин. Отличный истребитель, знавший настоящую цену подвигу, он скупо рассказал, как в эти тяжелые дни действовала морская авиация. Погода стояла прескверная, нужна была абсолютная уверенность в экипажах, чтобы выпустить их в воздух. У командиров такая уверенность была.

Маршал Советского Союза А. М. Василевский в телеграмме горячо поблагодарил летчиков за отличную боевую работу, получившую одобрение нашей пехоты.

События 10 - 11 января заставили нас по-новому взглянуть на расстановку сил в районе побережья. Правда, я убедился в правильности решения держать вблизи от Паланги сильный авиационный кулак. Но оборона, как выяснилось, была здесь недостаточно прочной. Поэтому я распорядился немедленно направить сюда из Таллина батарею самоходно-артиллерийских установок и артиллерийский дивизион из бригады морской пехоты. Генерал Баграмян приказал выделить для защиты побережья стрелковую дивизию и танковую бригаду.

Тем временем подошло к концу и строительство причалов в Швентойе. Теперь оставалось лишь уловить хорошую погоду для перехода торпедных катеров из Кихельконны.

13 января войска 3-го Белорусского фронта генерала армии И. Д. Черняховского после мощной артиллерийской подготовки, под прикрытием фронтовой, флотской и дальней авиации, перешли в наступление. Успешно начал наступать и 2-й Белорусский фронт маршала К. К. Рокоссовского. Во второй половине января советские войска отсекли восточнопрусскую группировку противника от основных сил гитлеровской армии. Предстояло немедленно ликвидировать мемельский плацдарм.

На КП в Палангу прибыл командующий 4-й ударной армией

генерал-лейтенант П. Ф. Малышев. Информируя меня о том, что в ближайшие дни начнется операция по освобождению Клайпеды, он спросил, ем флот сможет поддержать наступающие войска. Договорились об участии от флота бомбардировочной, штурмовой, истребительной авиации и железнодорожной артиллерии.

Наступление в Восточной Пруссии развивалось успешно. Усилила удары флотская авиация. Дивизия полковника Манжосова громила гитлеровцев на суше и на море. Почти каждый летный день ее самолеты делали по двести и больше вылетов для поддержки пехоты. А кроме того, авиаторы вместе с артиллеристами блокировали Клайпеду. В более отдаленных морских районах действовали полки 8-й минно-торпедной авиационной дивизии полковника М. А. Курочкина. В темное время суток торпедоносцы ставили мины на подходах к Лиепае и Клайпеде.

В одну из ночей едва не погиб командир гвардейского полка подполковник И. И. Борзов. После выполнения задания он был атакован истребителем противника. Самолет получил повреждение, но Борзов сумел довести его до аэродрома и посадить на одну "ногу".

Напомню, что летчики минно-торпедного авиационного полка, которым командовал теперь Борзов, 7 и 8 августа 1941 года нанесли бомбовый удар по столице фашистской Германии. За годы войны в полку было воспитано 35 Героев Советского Союза.

После Е. Н. Преображенского, в августе 1942 года, командование полком принял Николай Васильевич Челноков, человек необычайного мужества и точного расчета, ставший дважды Героем Советского Союза. А его сменил И. И. Борзов.

В штабах разрабатывались планы окончательного разгрома курляндской и мемельской группировок. Войска 1-го Прибалтийского фронта готовились к освобождению Клайпеды. Гвардейцы-артиллеристы Барбакадзе и Гранина вместе с летчиками штурмовой дивизии плотно блокировали этот порт. Ежедневными мощными бомбежками, штурмовками, обстрелами причалов они парализовали его работу. Здесь было потоплено и повреждено несколько крупнотоннажных транспортов. Батарея гвардии капитана Лачина заставила выброситься на берег транспорт "Генриетта Шульце".

Мы с нетерпением ждали освобождения Клайпеды: порт был крайне необходим флоту. Перебазирование сюда легких сил позволило бы более активно поддерживать фланг наступавших войск, еще результативнее нарушать коммуникации противника,

связывающие Лиепаю и Вентспилс с портами фашистской Германии.

Вечером 25 января из Паланги позвонил генерал Самохин.

- Слышали о новом успехе войск маршала Рокоссовского? - спросил он.

- Пока нет. Из Главного штаба тоже ничего не сообщали.

- Звонил генерал Фалалеев: дивизии 2-го Белорусского вышли к морю в районе Эльбинга.

Новость действительно была важной. Наши войска, выйдя в обход Восточной Пруссии к морю, отрезали от фашистской Германии большую группировку врага и открывали дорогу для дальнейшего наступления вдоль морского побережья в Восточной Померании. Для нас, военных моряков, эти события имели особый смысл.

Я тут же позвонил Н. Г. Кузнецову, поделился новостью, высказал свои соображения. В ближайшее время у противника останутся базы только в юго-западной части балтийского моря, его флот лишь оттуда сможет вести боевые действия по поддержке своих войск и обеспечению морских сообщений. В этих условиях Балтийский флот должен усилить удары по базам, кораблям и транспортам противника. У нас же по-прежнему не хватало минно-торпедной, бомбардировочной авиации. Я снова просил Николая Герасимовича помочь нам.

Тем временем наша авиация и артиллерия наносили удар за ударом по вражеским войскам, скованным на мемельском плацдарме. Немецко-фашистское командование приказывало оборонять расположенные здесь портовые города и примыкающие к ним районы. Гитлер требовал от главнокомандующего военно-морскими силами бросить все, чем располагал флот, на оборону Мемеля (Клайпеды). Но ничто не помогало. Смирившись с неизбежностью поражения, 21 января фашистское командование приняло решение разрушить порт Мемель и порты Данцигской бухты. 26 января армии генерала Баграмяна перешли в наступление на правом фланге и к исходу дня продвинулись вперед на 3 - 4 километра.

Активную помощь наступавшим войскам оказывали штурмовая авиация флота, железнодорожные артдивизионы и танковая рота морской пехоты. Однако гитлеровцы крепко держались за Клайпеду. Несмотря на сильные снегопады, авиадивизии, базирующиеся на западные аэродромы, работали с полной отдачей. Летчики Герой Советского Союза капитан Акаев, старшие лейтенанты Чикунов, Глухарев, лейтенант Дорошников, младшие лейтенанты Иванов, Талдыкин делали по четыре вылета в день. Чтобы быстрее вернуться в бой, они помогали

техническому составу на аэродромах обслуживать самолеты.

Ощутимые удары наносились противнику и в море. Молодые летчики лейтенант Макарихин и младший лейтенант Богачев из дивизии полковника Курочкина точным ударом пустили на дно транспорт на подходах к Лиепае, а капитан Пысин удачно атаковал транспорт у Клайпеды.

28 января наши войска штурмом взяли Клайпеду. С освобождением этого города и важнейшего порта было завершено полное очищение Советской Литвы от гитлеровских захватчиков.

В приказе Верховного Главнокомандующего по случаю освобождения Клайпеды была дана высокая оценка действиям летчиков полковника Манжосова, а также артиллеристов-железнодорожников Барбакадзе и Гранина.

Спустя несколько дней войска генерала Баграмяна очистили от врага на Земландском полуострове рыбацкий порт Кранц.

Этот пункт был удобен для базирования сил флота на правом фланге войск 1-го Прибалтийского фронта. Довольно быстро была освоена база в Клайпеде. Сразу после ее освобождения туда выехал член Военного совета флота вице-адмирал Николай Константинович Смирнов. Он познакомился с обстановкой, встретился с командирами армейских и флотских соединений.

Вскоре первая партия торпедных катеров была отправлена из Ораниенбаума в Клайпеду.

Январь 1945 года был морозным, часто штормило, свирепствовали вьюги. Но даже суровая зима не могла помешать нашим подводникам. Общее число подводных лодок, одновременно находившихся на боевых позициях, не уменьшалось. По шхерам северного берега Финского залива ледоколы осторожно выводили в море подводные лодки.

Подводная лодка "Щ-307" Героя Советского Союза М. С. Калинина с 7 января по 1 февраля вела поиск в районе наиболее активной противолодочной обороны противника - на подходах к Лиепае. На второй день крейсерства Калинин обнаружил транспорт, удачно его атаковал и тотчас же подвергся длительному и настойчивому преследованию дозорных катеров. Около 70 глубинных бомб сбросили враги на его подводную лодку, она получила повреждения, но тем не менее оторвалась от противника.

Вернулась в базу с победой также "Щ-318" капитана 3 ранга Л. А. Лошкарева. Она пробыла в море тридцать с лишним суток. Ее позиции - подходы к Лиепае, а затем район Нидден, Брюстерорт. 3 февраля Лошкарев обнаружил транспорт в плотном кольце сторожевых катеров. Быстро определены элементы движения, избрана наиболее выгодная позиция - залп! Раздался

сильный взрыв, а через короткий промежуток времени огромный огненный столб поднялся на высоту 100 150 метров.

Через несколько дней лодка в надводном положении была атакована кораблями ПЛО противника и во время погружения попала кормовой частью под таран. Вышло из строя рулевое управление. Только благодаря исключительной выдержке командира, выучке матросов, старшин и офицеров подводная лодка вышла из тяжелого положения и благополучно вернулась в базу.

Подводная лодка капитана 3 ранга П. И. Бочарова нашла вражеский транспорт и вышла в атаку, но одна из торпед, приведенная в боевое положение, застряла в аппарате. Как только конвой противника удалился, лодка всплыла. Чтобы избавиться от торпеды, готовой ежесекундно взорваться при неосторожном толчке, надо было спуститься за борт. Коммунист Соловьев и комсомолец Маранин вызвались выполнить это задание. Оба знали, что в случае появления самолетов или кораблей противника подводная лодка немедленно погрузится и уйдет из этого района, а они останутся на поверхности. Рискуя жизнью, Соловьев и Маранин в легких водолазных костюмах спустились в воду и работали до тех пор, пока не освободили подводную лодку от торпеды. Действовали они сноровисто, умело.

В высшей степени интересным был поход "Л-3" В. К. Коновалова. Подводная лодка пробыла в море всего 18 суток. Она занимала позицию в районе Брюстерорт, Зеркау, где корабли противника частенько тревожили артиллерийскими обстрелами наши сухопутные фланги.

Находясь под перископом, Коновалов обнаружил корабли, маневрирующие на малых глубинах. Они вели обстрел боевых порядков советских войск. Малая глубина не позволяла подводникам атаковать врага. Тогда командир решил поставить мины на вероятных курсах подхода кораблей к этому району. На следующий день "Л-3" снова заняла выгодную позицию в ожидании противника. Ждать пришлось недолго. В перископе Коновалова появился крейсер, в кильватер ему шли два вражеских миноносца. Командир определил элементы движения, лег на курс атаки. Но в самую последнюю минуту, во время выхода в атаку, из центрального поста поступил тревожный сигнал: резко уменьшилась глубина под килем, до основной цели было еще далековато, выйти на дистанцию залпа по ней невозможно. Командир решил атаковать миноносец. Он скомандовал "Пли", когда под килем было всего два метра глубины. Трудно было удержать лодку под водой после выпуска торпед. Но это все-таки удалось, лодка развернулась на обратный

курс в сторону больших глубин. Сильный взрыв известил о том, что цель поражена.

Гвардейцы-подводники вынудили фашистов уйти из этого района, был прекращен огонь по флангу армии, вышедшей на побережье Балтики. Я передал командиру подводной лодки Владимиру Константиновичу Коновалову и его экипажу благодарность Военного совета флота, пожелал им новых успехов.

Пока происходили эти события, своим чередом шла подготовка к перебазированию торпедных катеров и катерных тральщиков в Швентойю. Маршал Василевский и адмирал флота Кузнецов дали "добро" на выход торпедных катеров с острова Сарема. Уточнив прогноз погоды, выяснив ледовую обстановку и расположение дозоров противника в районе перехода, я разрешил 5 февраля начать их движение. С рассветом авиаразведка просмотрела море по всему маршруту перехода.

Дивизион торпедных катеров темной ночью покинул Кихельконну. Условия перехода были очень тяжелыми: пройти двести миль вдоль берега, занятого противником, из них тринадцать миль в плавучих льдах, - не просто. Море штормило. Надстройки покрывал лед. Матросы и офицеры самоотверженно боролись со стихией за живучесть катеров, с трудом освобождали кингстоны от наледи, чтобы спасти моторы от перегрева. Семнадцать часов шли катера - подобного перехода корабли такого класса еще не знали.

Надо отдать должное искусству многоопытного комдива Осецкого и молодого штурмана коммуниста Ратько, которые через все трудности на рассвете 6 февраля привели дивизион в Швентойю.

А уже 8 февраля группа торпедных катеров Героя Советского Союза В. И. Тихонова под прикрытием истребителей вышла на поиск к Лиепае. Сильный мороз покрывал катера ледяной коркой. Обнаружить противника Тихонову, однако, не удалось. В ночь на 18 февраля в море повел катера Е. В. Осецкий. С рассветом на поддержку ему вышла группа Г. П. Тимченко. К западу от Лиепаи Осецкий встретил вражеский дозор, завязал бой и оттянул его на себя. В это время группа Тимченко устремилась на транспорты. Командиры торпедных катеров С. Н. Бортник, В. А. Бушуев и И. Д. Ищенко молниеносно атаковали противника, нанесли ему значительный урон, затем поставили дымовые завесы и ушли от преследования. Через несколько дней катера Е. В. Осецкого в сложных погодных условиях, действуя совместно с авиацией, на подходах к Лиепае вновь атаковали вражеский конвой и вернулись на базу с победой.

Групповые атаки катерников в новом районе в феврале 1945

года были обнадеживающим началом. Успех здесь обеспечивал прежде всего поиск, неустанный поиск днем и ночью, как во взаимодействии с авиацией, так и самостоятельный.

Разумеется, враг понимал, какая угроза нависла над его важнейшей коммуникацией - ведь наши катера обосновались в непосредственной близости от Лиепаи. Фашисты атаковали с воздуха места их базирования.

Хорошо помог командующий артиллерией 2-го Прибалтийского фронта генерал Г. Ф. Одинцов, старый наш друг по Ленинградскому фронту, выделивший для защиты Швентойи двадцать четыре 37-миллиметровых зенитных автомата.

Теперь налеты противника заканчивались, как правило, беспорядочным сбрасыванием бомб.

Кроме противодействия с воздуха немецко-фашистское командование срочно создало довольно многочисленные маневренные группы сторожевых катеров, начавших интенсивную борьбу с нашими торпедными катерами, изменило маршруты своих транспортов и конвоев. Выходя из Лиепаи, они направлялись теперь не на запад, а на север и лишь на параллели Вентспилса брали курс к острову Гогланд.

Мы решили при обнаружении конвоев с усиленным охранением и группами дозорных катеров выделять специальные подразделения штурмовиков для ударов по личному составу зенитных средств этих кораблей. После таких ударов корабли лишались возможности вести наблюдение, не могли бороться с самолетами. Удары по вражеским транспортам не ослабевали.

В эти дни мне позвонил командующий войсками Ленинградского фронта Леонид Александрович Говоров, принявший (по совместительству) с 9 февраля 1945 года командование 2-м Прибалтийским фронтом.

- Опять, Владимир Филиппович, будем взаимодействовать? Как у вас идут дела на море и на суше?

Этот звонок был мне очень приятен. Три года мы трудились бок о бок с Леонидом Александровичем. Пожалуй, ни одного крупного боя, а тем более операции, Ленинградский фронт не проводил без участия флота. Мы всегда чувствовали глубокую заинтересованность маршала во флотских делах.

Я рассказал Говорову, чем занят флот. Он решал четыре основные задачи: содействовал продвижению войск 1-го и 2-го Прибалтийских фронтов, нарушал морские сообщения противника, защищал свои коммуникации на заливах, совместно с сухопутными войсками оборонял освобожденные районы.

- Задач много, а сил не густо, - посетовал я.

Леонид Александрович обещал помогать, в частности,

высказал намерение дать людей и технику для ускорения строительства слипа для катеров в Клайпеде.

Вскоре же это было сделано. В Клайпеду доставили по железной дороге и морем также свыше ста других катеров. Они немедленно начали действовать в прибрежных районах Балтийского моря и на реках Восточной Пруссии.

Тем не менее нам все еще не удалось полностью прервать морские сообщения противника с блокированной с суши Лиепаей.

Я вновь выехал в Палангу. А перед самым отъездом мне позвонил генерал Самохин:

- Командование 3-го Белорусского фронта настаивает на перебазировании минно-торпедной и пикировочной авиации ближе к фронту. Обещают помочь транспортом для перевозки грузов, боезапаса и топлива.

Действительно, линия фронта все больше удалялась на запад, и самолеты тратили много времени на перелет через свою территорию. Уменьшался и радиус их действия в море. Я распорядился немедленно перебазировать часть дивизий полковника Курочкина к Паланге, а часть - на аэродромы фронта.

В середине февраля в Паланге собрались командиры наших соединений, офицеры штаба, политуправления и тыла фронта.

Были подведены некоторые итоги и той большой работы, которую выполнял флот по заданию правительства, - обеспечить бесперебойное движение из Швеции в Ленинград транспортов с важнейшими грузами. Эта коммуникация отнимала у нас много сил, так как здесь все еще сохранялась серьезная минная опасность и надо было страховать перевозки значительным числом тральных дивизионов. Зато из 160 транспортов, форсировавших этот путь с ноября по февраль из Швеции в Ленинград и обратно, погиб, подорвавшись на вражеской мине, всего один.

Но мешали не только мины. В устье залива и в северной части Балтики противник развернул довольно большую группу подводных лодок. Для борьбы с ними мы вынуждены были концентрировать в этих районах значительные силы кораблей и авиации.

Шел разговор и о трудностях в боевой работе авиаторов. Несмотря на то что по численности авиация флота во много раз превосходила авиацию противника, действующего на море, ее все же не хватало. Разбросанность баз, а главное сложность задач, ежедневно возникавших в результате быстро меняющейся обстановки на театре, требовали значительно больших сил. Наши летчики наблюдали за районом, расположенным на востоке, прикрывали базы, активно поддерживали наступление войск 1-го

и 2-го Прибалтийских, 2-го и 3-го Белорусских фронтов. Напряжение было огромным: по три-четыре раза в день самолеты поднимались в воздух с полной боевой нагрузкой. Как же выросли, возмужали, закалились авиационные кадры!

Росла политическая зрелость военных моряков. Запомнилась такая цифра: только за первые три месяца 1945 года в партию на флоте было принято более 2 тысяч человек! Коммунисты-балтийцы являли собой ту силу, которая цементировала весь личный состав флота. Партийные организации вели огромную работу по укреплению боеспособности кораблей и частей. Ее результатом были подъем наступательного духа, повышение боевого мастерства воинов флота.

На запад!

Советские войска, продолжая наступление в Восточной Пруссии, отрезали крупную группировку противника от основных сил. Точнее, были три изолированные группировки. Одна из них находилась южнее Кенигсберга, другая - в крепости Кенигсберг, и третья была зажата на Земландском полуострове.

Ликвидацию окруженных группировок Верховное Главнокомандование с 24 февраля возложило на войска 3-го Белорусского фронта. В это же время войска 2-го Белорусского фронта под командованием маршала К. К. Рокоссовского окружили значительную часть группы армий "Висла" в районе Данцига.

Маршал позвонил на командный пункт штаба флота:

- У нас есть данные, что вражеское командование собирается усилить свою окруженную группировку в Данциге за счет Лиепаи. Что вы думаете делать? Можете сорвать эту переброску?

- Думаю, не прозеваем, - ответил я Рокоссовскому. - Ведем усиленную разведку над морем. Следим за всеми отдельными и групповыми выходами транспортов из Лиепаи и бьем их. Самолеты-разведчики непрерывно в воздухе, а ударная авиация лишь ждет сигнала...

К исходу дня на КП пришел М. И. Самохин.

- В аванпорту Лиепаи собрались 10 транспортов, корабли охранения, доложил он. - Можно предположить, что ночью конвой выйдет в море.

- Продолжайте непрерывное наблюдение за портом, за каждым выходом. Дайте приказание всем ударным группам самолетов обеих дивизий находиться в повышенной готовности.

Поздно вечером мы с Самохиным попрощались, а на рассвете он буквально ворвался в домик, где я жил в Паланге:

- Разведчик обнаружил конвой! Следует в южном направлении, к Данцигской бухте.

- Ну, Михаил Иванович, дело чести не упустить конвой! Сосредоточьте на нем главные силы. Ни один транспорт не должен дойти до Данцига...

Тотчас были вызваны командиры дивизий Д. И. Манжосов и М. А. Курочкин. Мы наскоро обсудили с ними на карте организацию совместного удара. Решили так: полки Манжосова ударят по зенитным средствам охранных кораблей, а торпедоносцы и топмачтовики Курочкина - по транспортам.

В воздух решили поднять не менее двухсот самолетов, из них сто - ударные группы: торпедоносцы, топмачтовики и пикировщики под сильным прикрытием истребителей. Затем - штурмовики со своими истребителями и, наконец, специальные группы истребителей и разведчиков.

В назначенное время с разных аэродромов начали подниматься самолеты. Первой настигла конвой группа лейтенанта Дорошникова. "Илы" ударили по кораблям охранения. Это сразу подорвало способность противника к отражению последующих налетов.

Теперь уже начали действовать торпедоносцы и топмачтовики. Сначала зашли на цель гвардейцы, ведомые старшим лейтенантом Чистяковым, за ними группа старшего лейтенанта Борисова. Один транспорт был потоплен, два - повреждены. Нанесла удар группа капитана Мещерина - еще один транспорт с войсками и техникой пошел на дно, другой лишился хода.

Гитлеровцы, видимо, были ошеломлены непрерывностью все усиливающихся ударов. Корабли беспорядочно расходились в разные стороны. А балтийцы методично уничтожали один транспорт за другим. 210 наших самолетов блистательно выполнили боевое задание.

Когда к месту боя прилетели самолеты контрольной разведки, им уже не удалось обнаружить ни одного транспорта в этом районе.

В этот же вечер я позвонил маршалу К. К. Рокоссовскому и доложил о результатах. Командующий фронтом горячо поблагодарил флотских летчиков.

Позднее мы с удовлетворением встретили весть о том, что Президиум Верховного Совета СССР наградил орденом Красного Знамени 8-й гвардейский штурмовой авиационный полк, которым командовал подполковник В. П. Кузьмин, и 3-й гвардейский истребительный авиационный полк подполковника В. И. Каткова.

А ведь это лишь один эпизод. За первые два месяца 1945 года авиация флота провела около четырех тысяч боевых вылетов!

В первых числах марта мне позвонил главнокомандующий

Военно-Морским Флотом:

- Есть ли у вас какие-либо данные по рекам Восточной Пруссии Прегеле и Даиме? Можно ли перебрасывать по ним катера? Этим мы могли бы существенно помочь войскам при штурме Кенигсберга.

Такие данные у нас были. Группа офицеров штаба и инженерного отдела флота под руководством капитана 2 ранга Н. И. Теумина провела рекогносцировку этих рек от И Петербурга до Кенигсберга. Прегеле уже очистилась ото льда. Ее глубина и ширина вполне позволяли использовать бронекатера. В Инстербурге река еще находилась подо льдом, но спуск катеров в это время был возможен западнее Тапиау, где железная дорога подходит вплотную к берегу.

Н. Г. Кузнецов остался доволен докладом и перешел к другой задаче: обязал нас оказать максимальную помощь войскам 3-го Белорусского фронта в боях за Пиллау. "

- Куда теперь, по-вашему, противник будет направлять свои конвои? спросил он затем.

- У фашистов остаются только западные порты - Киль, Вильгельмсхафен. Туда, естественно, и побегут. Но переходы из Лиепаи транспорты не смогут совершать за одну ночь, непременно захватят светлое время суток. Тут бы их и атаковать с воздуха. Но сейчас наша ударная авиация базируется далековато - удалена от южных коммуникаций на 400 - 800 километров...

- Куда считаете целесообразным ее перебазировать? - поинтересовался главком.

- В район Кольберга, Бельгарда. Тогда она сможет не только воздействовать на морские сообщения, но и успешно решать и другие задачи, например, уничтожать транспорты и боевые корабли противника в его базах и надежно обеспечивать фланг наших войск от возможных ударов со стороны моря.

Когда Кузнецов спросил, какая помощь нужна флоту, я попросил утвердить наши предложения по перебазированию авиации и согласовать с Генеральным штабом вопрос о предоставлении нам аэродромов в указанных районах. Добавил, что нам нужен автотранспорт для перевозки аэродромного хозяйства и снабжения авиачастей бензином, боеприпасами и продовольствием.

- Хорошо, согласен, давайте приказание командирам авиасоединений. Не забудьте о зенитном прикрытии новых аэродромов. С Генштабом все проблемы согласуем.

Среди подводников Балтики отличился Александр Иванович Маринеско командир подводной лодки "С-13". Корабль пробыл в море 36 суток. Неоднократно в перископ моряки обнаруживали

миноносцы, подводные лодки противника, а условий для удара по ним все не было. Но вот, находясь в надводном положении, на исходе 30 января Маринеско обнаружил большой транспорт с затемненными ходовыми огнями, шедший в западном направлении из Данцига. Вокруг судна несколько сторожевых кораблей. Командир "С-13" вскоре установил, что в центре конвоя находится быстроходный лайнер.

Подводная лодка легла на параллельный курс. Началось преследование и определение скорости и курса лайнера. Вскоре "тринадцатая" вышла в голову конвоя со стороны берега и заняла нужную для залпа позицию.

Выстрелили тремя торпедами. Все три попали в цель. Лайнер накренился на левый борт и начал быстро тонуть. Это был "Вильгельм Густлов" водоизмещением 25 тысяч тонн. На его борту находилось около 9 тысяч гитлеровцев, в том числе около 1500 выпускников школы подводников, которыми можно было укомплектовать 35 экипажей подводных лодок.

Противолодочные корабли, охранявшие "Вильгельм Густлов", искали подводную лодку с моря, в то время как она находилась под берегом. Это позволило Маринеско наблюдать за торпедированным судном. Только удостоверившись в гибели лайнера, "С-13" погрузилась и легла на курс отхода.

Фашистское морское командование всполошилось, к району происшествия спешили все новые и новые корабли. Район поиска расширялся. Наконец вражеским кораблям удалось обнаружить "тринадцатую". Началось яростное преследование, но Маринеско перехитрил противника, оторвался от него и... остался на позиции ожидать следующую подходящую цель.

Стоит упомянуть, что по случаю гибели лайнера "Вильгельм Густлов" в фашистской Германии был объявлен траур, а командира конвоя Гитлер приказал расстрелять...

Еще около десяти суток Маринеско оставался в этом районе. В ночь на 10 февраля, когда подводная лодка была в надводном положении, акустик уловил на дальней дистанции шум большого двухвинтового корабля. Вскоре действительно показались затемненные ходовые огни. "С-13" пошла на сближение. Но в это время небо некстати очистилось от облаков, видимость значительно улучшилась, и пришлось перейти в темную часть горизонта.

После выхода лодки в точку залпа было выпущено две торпеды. Два сильных взрыва. Через несколько минут еще три взрыва - вероятно, на борту транспорта сдетонировали боеприпасы. Объятое пламенем, судно начало тонуть. К месту его гибели, включив прожектора, устремились корабли охранения.

Над морем повисли осветительные ракеты. "С-13" преследовать не пытались - не до того было...

Некоторое время спустя, по данным иностранных радиостанций, удалось установить, что потоплен транспорт "Генерал Штойбен" водоизмещением 15 тысяч тонн, перевозивший войска и технику. При этом погибло более 3 тысяч солдат и офицеров. Маринеско действовал технически умно, настойчиво и в то же время дерзко. Но это была не безрассудная отвага, а исключительно точный учет всех условий сложившейся обстановки. Экипаж понимал своего командира, любил его, командир верил экипажу, отвечал ему такой же любовью.

"С-13" за один поход уничтожила два судна общим водоизмещением 40 тысяч тонн, отправила на дно фактически полноценную дивизию. Указом Президиума Верховного Совета СССР подводная лодка "С-13" была награждена орденом Красного Знамени.

В марте отличилась гвардейская "Щ-309".

Перед рассветом сигнальщики обнаружили вражеский транспорт, идущий к Лиепае в охранении двух сторожевых кораблей. Ночные встречи очень скоротечны. Находившийся на мостике помощник командира капитан-лейтенант Ефим Иванович Медведев отдал приказание, и три торпеды устремились к цели. Секунды ожидания - и оглушительный взрыв. Позже мы узнали из радиопереговоров, что уничтожен транспорт "Готтинген" водоизмещением около 6500 тонн.

С победой вернулась из боевого похода и подводная лодка "К-52".

О Травкине я уже писал. Это был большой мастер подводных атак. Любая его атака представляла тактический интерес, изобиловала множеством интересных деталей, по которым нетрудно представить себе творческий портрет ее автора. Так было и в данном случае.

Боевая позиция "К-52" находилась в районе банки Штольпе, там, где отличился Маринеско. После его ухода немцы долго не могли смириться с тем, что произошло, их противолодочные корабли и авиация настойчиво искали здесь наши подводные лодки.

Первая встреча "К-52" с противником произошла в ночь на 24 февраля. Лодка находилась в надводном положении, когда Травкину вручили данные вечерней авиаразведки о движении конвоя из Лиепаи. Рассчитав место вероятной встречи, Травкин пошел навстречу цели, обнаружил ее и встретил тремя торпедами. Это был подарок годовщине Красной Армии и Военно-Морского Флота. На другой день командир снова обнаружил

транспорт. При попытке выйти в атаку лодка подверглась весьма эффективному преследованию. Пришлось уйти на запасную позицию.

Несколько дней прошли в неустанных, но безрезультатных поисках. Зато днем 1 марта, когда лодка находилась на перископной глубине, акустик уловил шум винтов. Сильное волнение моря не давало возможности держаться на глубине под перископом. Лодку выбрасывало на поверхность. Травкин решил нанести удар из подводного положения, используя данные гидроакустика. Эта атака очень интересна. Повернув на боевой курс, командир по расчетам, которые и в данном случае помогли ему сделать помощник старший лейтенант Пенькин, дивизионный штурман Н. Н. Настай и штурман Е. А. Жолковский, произвел залп тремя торпедами. Через несколько секунд во всех отсеках лодки был слышен сильный взрыв. Сомнений не было - цель поражена. Подвсплыв под перископ, с лодки увидели на горизонте ходившие переменными курсами сторожевые корабли противника, а транспорта уже не было.

В течение почти всего последующего дня "К-52" преследовали подводные лодки противника. Травкин уклонялся, каждый раз менял курс и глубину погружения своего корабля. В ночь на 8 марта он уничтожил еще один транспорт противника. Снова отлично действовал весь экипаж лодки, безотказно работала электромеханическая боевая часть, возглавляемая Михаилом Андрониковичем Крастелевым, что немало способствовало успеху атак.

С добрыми вестями вернулся из своего седьмого боевого похода и Алексей Михайлович Матиясевич. На поставленных им минах погибли транспорт и сторожевой корабль противника.

24 февраля Ставка Верховного Главнокомандования упразднила 1-й Прибалтийский фронт, его войска были переданы 3-му Белорусскому. Маршал Советского Союза А. М. Василевский непосредственно возглавил командование всеми войсками, которым предстояло разгромить противника и в Кенигсберге и на Земландском полуострове.

Приближались решающие бои за Кенигсберг. В середине марта по телефону маршал Василевский спросил меня:

- В какие сроки можете перебазировать под Кенигсберг тяжелую железнодорожную артиллерию?

Я доложил, что батареи могут сняться по тревоге в любое время. Нужно только, чтобы Генеральный штаб дал разрешение на экстренный пропуск эшелонов. Часть артиллерии надо было перебросить из-под Риги, а тяжелую батарею - из района Кретинги. Маршал согласился с этим и приказал немедленно

дать заявку в Генеральный штаб на передислокацию железнодорожных эшелонов.

С группой офицеров штаба я выехал в соединение торпедных катеров.

В канун нашего приезда катера под командованием многоопытного офицера, командира дивизиона капитана 2 ранга М. А. Белуша, провели бой.

Конвой, сведения о котором катерникам были переданы уже после их выхода в море, двигался к западу от Лиепаи. Белушу удалось обнаружить его после полуночи. Охранение было сильное. Выйдя в атаку, отряд встретил яростное сопротивление. Лейтенанты Герасимов, Троненко и Бортник выпустили торпеды: одну - в сторожевой корабль, а остальные - в транспорты. Вспыхнули пожары. Корабли охранения сразу же начали преследование катеров, у Швентойи еще четыре вражеских корабля пытались перехватить и уничтожить их, но им удалось вернуться в базу без потерь.

В эту же ночь стало известно о том, что Лиепаю покинул еще один конвой. Тотчас было приказано выйти в море отряду торпедных катеров под командованием капитана 3 ранга М. Г. Чебыкина. Его должны были наводить на цель самолеты-разведчики, но состояние летного поля не позволило им подняться в воздух оба отряда катеров - и Белуша и Чебыкина - действовали почти одновременно, но вернулись с разными результатами. Белуш - с победой и со всеми катерами, без единого раненого, Чебыкин - с немалыми потерями.

В организации взаимодействия отрядов и управлении боем были явления, которые обеспокоили. Я предложил провести разбор ночного боя.

Доклад сделал Белуш. Выслушав его, я задал несколько вопросов, стараясь наглядно показать присутствовавшим на разборе молодым командирам торпедных катеров допущенные ими ошибки. Думаю, разговор помог командирам критически взглянуть на свою работу, сделать выводы из просчетов.

Надо сказать, что огрехи во взаимодействии имели место и у авиаторов. На рассвете воздушная разведка засекла в море тот самый конвой, который атаковали катера. Но наблюдения за движением транспортов сразу не организовали, последующие их координаты не уточнили, и в результате вылетевшая наперехват группа торпедоносцев не смогла обнаружить противника и вернулась ни с чем.

Вслед за ней поднялась в воздух группа Героя Советского Союза К. С. Усенко. Она обшарила море на пределе дальности "петляковых" и также конвоя не нашла. На обратном пути летчики

случайно обнаружили в море несколько боевых кораблей - не из состава разыскиваемого конвоя - и нанесли по ним серьезный бомбоштурмовой удар.

Лишь торпедоносцы майора Орленко после дополнительной разведки, уточнения координат догнали конвой, атаковали его и потопили транспорт. Две группы "илов" с ведущим Беляковым ударили по транспортам, пробиравшимся к Пиллау. В итоге четыре транспорта было потоплено, миноносец и несколько судов получили серьезные повреждения.

С авиационными командирами состоялся разговор. Мы тщательно разобрали полеты. Стало ясно, почему не все они были достаточно удачными.

Для улучшения взаимодействия сил флота штабы соединений планировали регулярные встречи летчиков-штурмовиков и командиров торпедных катеров.

Тут же я приказал Олейнику принять все меры к дальнейшему перебазированию катеров, быстро наладить на новых базах управление и все виды обеспечения своих подразделений. Условия для решения этой задачи были. К 23 марта должен был принять торпедные катера Кранц. Саперные войска фронта провели там большие подготовительные работы. Офицеры наших штабов осмотрели также Рюгенвальде, Штольпмюнде, Варнемюнде, Гроссендорф. В каждом из этих пунктов свободно могло разместиться соединение катеров, а Штольпмюнде и Рюгенвальде годились даже для базирования миноносцев. Причальные сооружения тут враг не успел заминировать.

На новые аэродромы было решено перебросить истребительную авиацию.

Балтийский флот шел все дальше на запад.

У Кенигсберга и Пиллау

Вечером 22 марта в Палангу, где в это время находился адмирал флота Н. Г. Кузнецов, прибыл генерал М. И. Самохин. Он доложил главнокомандующему Военно-Морским Флотом о действиях летчиков. Докладывать было о чем. 19 марта наша авиация уничтожила в Пиллау три транспорта и повредила два транспорта и несколько быстроходных десантных барж. Одновременно группы торпедоносцев нанесли удары по кораблям в море. Всего за этот день балтийцы потопили пять транспортов и сторожевой корабль. Несколько судов было повреждено.

Два дня спустя генерал Самохин снова был, в домике адмирала Кузнецова в Паланге. В его докладе звучала гордость за славные боевые дела балтийских летчиков.

К Лиепае двигались немецкие танкер и транспорт в

охранении семи кораблей. Навстречу им для прикрытия в воздух поднялось большое число истребителей. Командование наших ВВС решило применить схему массированного удара, которая уже не однажды оправдала себя.

Действиями самолетов управлял находившийся в воздухе командир дивизии полковник Д. И. Манжосов. По его сигналу сначала вылетели штурмовики под сильным прикрытием истребителей. Всю мощь огня они направили на зенитные средства охранных кораблей. Не замедлили появиться вражеские истребители. Противник особенно оберегал танкер, на котором, как позже выяснилось, было до 5000 тонн горючего.

В разгар воздушного боя, когда сопротивление вражеских истребителей уменьшилось, для завершающего удара на цель был выведен минно-торпедный полк 22 самолета. Торпедоносцы, ведомые Д. К. Башаевым, и бомбардировщики В. Г. Мартынова и А. А. Бровченко потопили два тральщика, а торпедоносцы А. А. Богачева отправили на дно танкер "Засниц". Для разгрома конвоя после получения разведывательных данных потребовалось полтора часа.

Закончив доклад, генерал Самохин положил на стол несколько фотоснимков.

Вот танкер в кольце боевых кораблей идет к Лиепае. А вот он в огне, пожар бушует, тянутся черные шлейфы дыма. Еще один снимок: танкер горит. Следующий кадр: этот же танкер опрокидывается. Шесть наших "илов" вернулись на свою базу с незначительными повреждениями.

Главнокомандующий поблагодарил летчиков. Высказал он и ряд замечаний.

- Тактику любого авиационного удара, - подчеркнул Николай Герасимович, нужно строить, исходя из совершенно конкретной обстановки. Вы, балтийцы, воюете уже четвертый год, с вас можно спрашивать без малейших скидок. Особенно будем спрашивать за ночные полеты, тут вы в долгу. Ночь нельзя отдавать противнику.

Мы не могли не признать справедливость этого упрека...

Авиация флота действовала не только на морских коммуникациях. Сильным ударам подвергались корабли противника на стоянках в базах. Теперь, когда наши войска громили врага в Восточной Пруссии и Померании, под опекой балтийских летчиков оказались почти все его базы, вплоть до Свинемюнде. Иногда массированные налеты совершались совместно с авиацией фронтов. И все же фашистам иногда удавалось проводить свои транспорты и разгружать их. Это случалось как раз в ночные часы. Мы поставили перед авиацией задачу - отобрать у врага и ночь, закрыть доступ к базе Пиллау.

Не раз, слушая доклады об успехах, мы узнавали и о горестных потерях. В ночь на 27 марта для поиска в море из Клайпеды вышли два отряда торпедных катеров. Вел их в боевой поход теперь уже капитан 2 ранга Михаил Григорьевич Чебыкин. Он шел на катере 196, которым командовал старший лейтенант Беляев. Заместитель командира дивизиона капитан 3 ранга А. М. Белокуров - на катере 166 (командир капитан-лейтенант Пуйкевич).

В заданном районе были замечены силуэты нескольких сторожевых катеров врага. Наши катерники встретили противника дружным огнем пушек и автоматов. Предполагая, что это головное охранение транспортов, отряд Чебыкина ушел вперед, намереваясь продолжить поиск конвоя. Группа Белокурова вела бой, отвлекая на себя предполагаемое охранение конвоя.

Обнаружить конвой Чебыкину не удалось. В это время Белокуров радировал, что его "166-й" потерял ход, окружен катерами противника, но продолжает бой. Чебыкин поспешил вернуться на помощь товарищам.

Через некоторое время на "196-м" прямо по носу увидели автоматные и пулеметные трассы. Неравный бой вел с врагом отряд Белокурова. На каждый его катер приходилось три-четыре вражеских. План Чебыкина был прост и дерзок. Шедшие с ним катера должны были отогнать вражеские корабли и прикрыть "166-й" дымзавесой, с тем чтобы

"196-й", на котором находился сам Чебыкин, подошел к его борту и снял людей. Он все время торопил Беляева, требовал увеличить ход. Катер на предельной скорости шел в гущу врага. Имевшему значительное превосходство противнику удалось оттеснить шедшие за Чебыкиным катера. Управление ими по радио стало нарушаться, а затем и совсем прервалось.

Теперь враг вел огонь в основном по "196-му". Автоматная очередь ударила в носовую часть, сильно повредив корпус. Вторая ранила Чебыкина, Беляева и механика Богданова. Несмотря на ранения, Беляев и Богданов не покинули боевые посты. Вся команда действовала исключительно четко и слаженно. Новая очередь разворотила кормовую часть, сорвала рубочный спаренный пулемет. Боцман Пампушкин свалился на палубу. Чебыкина вторично ранило - в ногу. Снаряд попал в бензоотсек, начался пожар. Огненный факел помчался по морю, постепенно теряя ход. Беляев понимал, что минуты жизни его маленького корабля сочтены, но продолжал идти в сторону врага, чтобы огнем нанести ему возможно больший урон и отвлечь его внимание от "166-го". Вскоре пламя охватило и моторный отсек.

Из люка выскочили в горящей одежде мотористы - парторг отряда Кузьма Демчук с автоматом в руках и Владимир Хайдук - и бросились за борт. Последним покидал моторный отсек командир отделения Виктор Недорослев, но, сраженный осколком вражеского снаряда, он снова упал в пламя. Тяжело раненный радист Прощутинский информировал берег об обстановке. Вспыхнула рубка, начал рваться боезапас. Сгорели на посту командир катера старший лейтенант Я. Н. Беляев и механик старшина 1-й статьи Михаил Богданов.

Катер погибал. Боцман Пампушкин помог тяжело раненным штурману отряда капитан-лейтенанту Хрусталеву, торпедисту Колодину и пулеметчику Вавилкину подползти к борту и сбросил их в воду. Когда на его спине загорелась одежда и не было больше сил терпеть боль, Пампушкин, обняв Чебыкина, потерявшего сознание от ожогов и многочисленных ран, тоже бросился за борт. Фашисты отпорными крюками вытащили оставшихся в живых раненых и обгоревших Чебыкина, Пампушкина, Вавилкина, Мартынова, смертельно раненного Хрусталева. Поднятый на борт катера противника радист Прощутинский бросился в воду и погиб.

Чуть раньше "196-го" затонул после ожесточенной схватки с врагом и "166-й". Радист Шориков успел передать последнюю радиограмму: "Мы повреждены. Ведем бой. Прощайте, товарищи!" Раненых и обгоревших членов экипажа "166-го" Козлова, Птицына, Шорикова, Данилина, Суздалева и Бережко - фашисты тоже взяли в плен.

Вытащенные из воды, моряки с голыми руками бросились на врагов. В схватке погибли парторг "196-го" Кузьма Демчук и моторист Владимир Хайдук. Вступили в неравный бой на борту вражеского корабля и оставшиеся в живых члены экипажа "166-го". Когда уже на берегу у этих людей под дулами автоматов фашисты спросили: "Кто из вас большевик?" - вперед шагнули все, в том числе и те, кто не был членом партии.

Остатки обеих команд были доставлены врагами в Лиепайскую тюрьму. Часть пленных гитлеровцы отправили в Гамбургский концлагерь. Но и там им не удалось сломить советских моряков. Возглавляемые боцманом Андреем Ивановичем Пампушкиным, Анатолий Птицын, Иван Козлов, Павел Данилин, Степан Шориков и Александр Суздалев совершили смелый побег из лагеря. Через чужую территорию, перенеся невероятные лишения, они добрались до советских войск и прибыли в свою часть.

Остальных героев, брошенных в Лиепайскую тюрьму и оставшихся в живых, удалось освободить после Дня Победы.

Среди них был и М. Г. Чебыкин.

"В бою и в последующих событиях, - писал мне моторист Анатолий Птицын, нет ни на ком из нас, мертвых и случайно оставшихся в живых, вины и позора. Делали и сделали все, что мог выполнить человек. Все мы, военные моряки, воспитанные при Советской власти, закаленные в огне Великой Отечественной войны, до конца оставались верными присяге и служебному долгу. Этот бой и последующие события должны являться примерами мужества, стойкости, героизма и беззаветной преданности Родине".

Непрерывные удары нашей авиации, подводных лодок и торпедных катеров заставили противника сосредоточить для защиты своих жизненно важных морских сообщений все силы. Немецко-фашистское командование усиливало и совершенствовало оборону не только конвоев, но и отдельных транспортов. Все чаще наши самолеты встречались с истребителями противника, особенно на подходах к базам, плотнее стал зенитный огонь. Число кораблей охранения теперь в два-три раза превышало количество транспортов. В состав эскорта включались миноносцы, сторожевые корабли, тральщики, суда-ловушки, даже подводные лодки. В марте и апреле количество вражеских лодок, выделенных для противолодочной обороны и поиска наших подводных кораблей, достигало 14 - 16.

Возросшая активность противника требовала принятия срочных мер. Военный совет поставил перед главнокомандующим ВМФ Н. Г. Кузнецовым во время его пребывания в Паланге вопрос о создании Юго-Западного морского оборонительного района.

Юго-Западная часть моря стала ареной ожесточенных боев. В недалеком будущем наши удары тут должны были возрасти. Здесь действовали уже почти вся флотская авиация, подводные силы, торпедные катера, железнодорожная артиллерийская бригада. Сюда двигались бронекатера, тральщики, части морской пехоты генерал-майора И. Н. Кузьмичева. Здесь же находились многочисленные части тыла и обслуживания. Создание Юго-Западного морского оборонительного района могло способствовать не только сосредоточению сил флота, но и организации более четкого взаимодействия с сухопутными войсками. Н. Г. Кузнецов согласился с доводами.

- А кого думаете назначить командующим? - спросил он и сам же назвал контр-адмирала Н. И. Виноградова.

Я хорошо знал подводника Николая Игнатьевича Виноградова и, разумеется, поддержал это предложение.

Одновременно решили вопрос о новой, западной базе, куда в ближайшее время предстояло перебазировать авиацию и катера.

Командиром новой базы решено было назначить капитана 1 ранга Е. В. Гуськова.

Полным ходом развертывалась подготовка к штурму восточно-прусской твердыни - Кенигсберга. Крепость располагала глубоко эшелонированной системой укреплений, основу которых составляли пояса взаимодействующих фортов. В плане штурма командования фронта видное место отводилось флотской авиации и артиллерии. Ударная авиация флота располагалась поближе к районам будущих боев. Уточнялись объекты и время ударов. За десять дней до начала штурма на созданные фронтовыми саперами позиции прибыли артиллерийские дивизионы и тяжелые батареи гвардейцев-железнодорожников. За моряками-гвардейцами командование артиллерии фронта закрепило те объекты противника, которые были посолиднее и располагались подальше за линией фронта: Кенигсбергский канал и корабли в нем, железнодорожный узел, переправы на реке Прегеле.

Одновременно с морскими артиллеристами в намеченный район для спуска на реку Прегеле прибыл дивизион бронекатеров под командованием капитана 2 ранга М. Ф. Крохина. В короткий срок с помощью инженерных войск фронта бронекатера под руководством начальника инженерного отдела флота полковника Т. Т. Коновалова были спущены на воду, и их сразу же начали готовить к выполнению боевых задач на ближних подступах к Кенигсбергу.

С командующим новым оборонительным районом Н. И. Виноградовым мы побывали у гвардейцев-артиллеристов и катерников, согласовали вопросы их взаимодействия с сухопутными войсками, наступавшими вдоль побережья залива. Где бы мы ни были, везде ощущалось приподнятое настроение. Близился день победы.

Во время подготовки к решающим боям за Кенигсберг я побывал у Маршала Советского Союза Александра Михайловича Василевского. Еще раз уточнили задачи. Были решены все вопросы, связанные с оказанием флоту помощи. И как всегда, командующий фронтом обещал поддержку, по обыкновению проявил глубокую заинтересованность в действиях кораблей, артиллерии и флотской авиации.

Немецко-фашистское командование решило для огневой поддержки окруженных с суши войск использовать крупные надводные корабли. Было создано несколько боевых групп, в которые вошли учебный линейный корабль "Шлезиен", тяжелые крейсеры "Лютцов", "Адмирал Шеер", "Принц Ойген", легкий крейсер "Лейпциг" и несколько эскадренных миноносцев. Ведя

огонь из тяжелых орудий, они сильно затрудняли наступление наших войск вдоль побережья.

Перед авиационными дивизиями Курочкина и Слепенкова была поставлена задача разгромить эти группы, действовавшие в Данцигской и Померанской бухтах. Теперь сюда нацеливалось большинство вылетов, которые делала ежедневно наша авиация. Много неприятностей было причинено противнику. Я разрешил выход в Данцигскую бухту для поиска вражеских кораблей также торпедным катерам.

Правильность наших решений подтвердил главнокомандующий ВМФ, позвонивший из Москвы.

- Сейчас более чем когда-либо нужны совместные, хорошо согласованные удары авиации и торпедных катеров. Заставьте противника уйти из Данцигской бухты! сказал он.

Мы еще раз пересмотрели наши возможности, потребовали от командиров взаимодействующих соединений усилить удары, не допускать обстрела вражескими кораблями флангов советских войск. К решению этой задачи были подключены и подводные лодки.

Один массированный налет следовал за другим. Пожалуй, не оставалось уже ни одного крупного фашистского корабля в Данцигской бухте, который бы не получил повреждений. 8 апреля германские крейсеры вынуждены были уйти в Свинемюнде. Во время перехода авиация флота повредила крейсер "Принц Ойген" и эскадренный миноносец "213". А 16 апреля под нашим напором покинули Данцигскую бухту и последние шесть вражеских миноносцев.

Вскоре тяжелый крейсер "Лютцов" был выведен из строя английскими летчиками. Таким образом, к концу войны в составе германского флота из крупных кораблей остались боеспособными только тяжелый крейсер "Принц Ойген" и легкий крейсер "Нюрнберг", перебазировавшиеся в Копенгаген.

Замечу, что результаты боевой работы долго были видны в западной части Данцигской бухты: на мелководье, вдоль косы Хель, повсюду торчали из воды надстройки затонувших кораблей и транспортных судов. Только в районе между Кенигсбергом и Ростоком их насчитывалось до 370...

Войска 3-го Белорусского фронта завершили подготовку к штурму Кенигсберга. Еще раз ознакомившись с состоянием соединений флота, которые должны были участвовать в приближающихся боях, я доложил А. М. Василевскому, какие задачи способно решать каждое из них. Маршал дал указание постоянно информировать его о событиях на море.

И вот 6 апреля 1945 года грянули тысячи советских орудий.

Балтийские летчики и флотские железнодорожные артиллеристы вместе с фронтовыми товарищами по оружию сокрушали вражеские укрепления, наносили удары по транспортам и кораблям в Кенигсбергском канале и в порту Пиллау, лишая возможности противника эвакуироваться морем.

На второй день наступления я позвонил маршалу Василевскому:

- Докладываю: за минувшие сутки летчики флота нанесли три массированных удара по кораблям и транспортам противника в Пиллау и Кенигсбергском канале. Уничтожено пять транспортов и одна быстроходная десантная баржа, повреждено пять транспортов, сбито 5 самолетов ФВ-190. Наши потери - 6 Ил-2. В боях участвует до 500 самолетов. Артиллеристы флота продолжают выполнять задачи по поддержке наступления войск 11-й армии. Торпедные катера из Кранца выходили на морские коммуникации, провели ряд атак.

Сейчас в Кранц перебазировалась еще одна группа торпедных катеров. Готовим дивизион катеров к перебазированию на побережье Померанской бухты.

Я доложил командующему фронтом также об успешных боевых действиях подводных лодок. "Щ-310", находясь на позиции, получила данные о выходе конвоя из Лиепаи. Капитан 2 ранга Н. С. Богорад обнаружил конвой из двух транспортов в охранении сторожевых кораблей и катеров. Богорад атаковал противника, наблюдал попадание торпед, взрыв и гибель головного транспорта.

Подводная лодка "Л-21" капитана 2 ранга С. С. Могилевского потопила танкер и транспорт противника. Корабли и самолеты вражеской противолодочной обороны сбросили более 200 глубинных бомб, тем не менее она благополучно вернулась в базу.

Маршал остался доволен действиями флота и передал благодарность летчикам, катерникам и артиллеристам.

В течение четырех дней наши войска сумели разгромить отчаянно сопротивлявшиеся вражеские войска и заставить их капитулировать.

В приказе от 9 апреля Верховный Главнокомандующий в числе отличившихся при взятии Кенигсберга отметил балтийских летчиков генерала М. И. Самохина, полковников Д. И. Манжосова, М. А. Курочкина, Я. З. Слепенкова.

На другой день после падения Кенигсберга мне пришлось побывать на его улицах. За всю войну ничего подобного, пожалуй, я не видел. Весь Кенигсберг представлял собой сплошные развалины. Все, что могло гореть, еще горело. Из подвалов с

выражением ужаса на лицах выбирались люди. Старинные здания превратились в груды кирпича. Всюду валялись трупы гитлеровцев. Наши санитары подбирали раненых. У пункта сбора военнопленных выстраивались длинные очереди. Проехать по улицам было невозможно. Мы оставили машину и пешком пошли среди развалин и пожарищ. Мимо спешило какое-то наше подразделение. Люди устали в многодневных тяжелых боях, но лица их светились гордостью и радостью. На подводе, каким-то чудом появившейся в этом хаосе исковерканного металла и кирпича, я вдруг увидел плакат: "За муки и страдания Ленинграда!" Да, не вспомнить на этих руинах Ленинград было невозможно. Словно расплата пришла сюда за страдания города на Неве...

В день взятия Кенигсберга я позвонил маршалу, поздравил его с победой и попросил дать указание после полного очищения города от врага восстановить нормальную колею железной дороги вдоль побережья залива Фришес-Гафф, а затем и по направлению к Пиллау.

- Что хотите делать с этой колеей? - спросил командующий фронтом.

- Немедленно подтянем тяжелые батареи в район Людвигсорт, Вомиттник и помешаем противнику использовать порт Пиллау как для эвакуации, так и для поддержки своей группировки.

- Согласен. Как только отпадет надобность в поддержке флотской артиллерией наступающих войск, начинайте передислокацию батарей на новые огневые позиции.

Все тяжелые батареи переключились на поддержку войск 43-й армии генерала А. П. Белобородова, наступавших по побережью Земландского полуострова.

По-прежнему интенсивно работала флотская авиация. 11 апреля в воздух поднялись 328 самолетов. Они уничтожили 13 транспортов, 6 сторожевых кораблей, 1 миноносец и повредили 6 транспортов. На следующий день вылетело 400 самолетов. На дно было пущено 4 транспорта, танкер, 2 сторожевых корабля, быстроходная десантная баржа, повреждено несколько транспортов.

Бессмертный подвиг совершили заместитель командира эскадрильи по политчасти летчик Романов и стрелок-радист Дубенчук. Романов вел две четверки машин. Обнаружив вражеские корабли, он дал команду "В атаку!" и первым устремился на цель. Летчики, шедшие "за Романовым в атаку, видели, как его машину окутало пламя, довернув, он пошел на цель. На палубе миноносца раздался взрыв. Таран совершили и

летчик лейтенант Комозов и стрелок-радист младший сержант Кирконенко. Самолет героев врезался во вражеский тральщик "М-376".

На лиепайском направлении продолжала действовать авиационная дивизия Манжосова. С ней взаимодействовал гвардейский минно-торпедный полк подполковника В. М. Кузнецова.

Зорко следили за Лиепаей и торпедные катера. В одну из ночей поиск в ее районе вел отряд Героя Советского Союза А. И. Афанасьева. Около полуночи над нашими катерами внезапно разорвался осветительный снаряд. Враг был близко. Вскоре отряд обнаружил до 15 катеров противника, видимо вышедших для защиты коммуникации. Завязался бой. Фашисты, видя свое численное превосходство, действовали дерзко, настойчиво пытались окружить отряд. Наши катера, отвечая пушечно-пулеметным огнем, успешно уклонялись.

Командир катера лейтенант Осокин, заметив во время боя силуэт сторожевого корабля, вышел из общего строя, поставил дымзавесу, а затем с короткой дистанции выпустил торпеду. Корабль противника взорвался и затонул. Этот бой показал: командиры учли уроки предыдущих встреч с противником и сумели построить маневр так, что гитлеровцы не смогли воспользоваться своим численным превосходством.

Немало ударов противник стал получать от торпедных катеров, перебазировавшихся в гавань Нейфарвассер. Уже после войны мы узнали, что результатом одного из их ударов были гибель миноносца типа Т и тяжелое повреждение новейшего эскадренного миноносца "2-34".

Наступление на Земландском полуострове близилось к завершению. Мы старались всеми силами на море, на суше и в воздухе помочь наземным войскам. Батареи флотской железнодорожной артиллерии хорошо поддерживали войска. Мы были готовы, если потребуется, высадить десант в Пиллау, морская пехота ждала приказа.

Часто складывалась нелегкая обстановка на море, но, как правило, наши катерники, на плечах которых лежала теперь основная тяжесть борьбы с кораблями противника, с честью выходили из любых испытаний.

Условия, в которых вели борьбу с врагом торпедные катера, даже в 1945 году были сложными. Быстро менялись места базирования: Клайпеда, Кранц, Нейфарвассер, Гроссендорф, Кольберг. Постоянно возникали трудности с материально-техническим обеспечением. Не всегда была удачной организация взаимодействия с авиацией флота. Но, несмотря ни на что, вклад

катерников в дело разгрома врага исключительно велик. Только за 4 месяца последнего года войны они осуществили 300 боевых выходов, нанеся противнику большие потери.

За успехи в боевой деятельности, за храбрость и мужество личного состава соединение торпедных катеров было награждено орденами Красного Знамени и Нахимова.

Яростно сопротивлялись фашисты в боях у военно-морской базы Пиллау. Войска плотно концентрировались на небольшом участке, их поддерживала корабельная и береговая артиллерия. Борьба шла за каждый метр земли. Гитлеровцы нередко переходили в контратаки. Основная тяжесть борьбы за Пиллау легла на плечи гвардейцев 11-й армии. Важную роль играли соединения и части флота.

Вот некоторые донесения одного лишь дня.

Рано утром 17 апреля командующий Юго-Западным морским оборонительным районом контр-адмирал Н. И. Виноградов докладывал мне:

- Войска 11-й гвардейской армии генерала Галицкого заняли Фишхаузен, продолжая теснить противника к Пиллау. Сосредоточиваю все десантные средства на двух направлениях: одно - с восточной стороны Пиллау в районе Циммербуде (командует контрадмирал Фельдман), другое - с западной стороны в Нойкурене (командует капитан 1 ранга Кузьмин). Там же сосредоточиваю все торпедные катера (кроме группы, находящейся в Данциге), морские бронекатера под командованием капитана 2 ранга Гапковского, дивизион катерных тральщиков капитана 3 ранга Дудина и выделенные армией десантные войска. На подходе в Кранц ладожские тендеры во главе с опытными, неоднократно награжденными командирами, мичманами и старшинами.

Я ответил Виноградову:

- Вам, Николай Игнатьевич, лучше всего находиться на КП в Кранце. Держите тесную связь со штабом 11-й гвардейской армии. Уточняйте сроки и места высадки. Фельдман пусть закрепится в Циммербуде и держит войска десанта и все десантные средства в полной готовности. Сроки и места высадки получит от вас. Как только штаб армии переберется в район Фишхаузена, вместе поедем на КП Галицкого. Держите в курсе дела генерала Самохина.

В тот же день командир соединения подводных лодок капитан 1 ранга Лев Андреевич Курников, сменивший отбывшего к новому месту службы С. Б. Верховского, докладывал:

- Вернулся с моря Коновалов с хорошими новостями: потопил три вражеских транспорта. Один был потоплен западнее

Данцигской бухты. "Л-3" после атаки долго преследовалась кораблями ПЛО противника. Второй и последующие дни были тоже результативными. Мы с командиром дивизиона капитаном 1 ранга Орлом дали хорошую оценку его торпедным атакам и минным постановкам.

Несколько позже оказалось, что один из транспортов, потопленных Коноваловым, был "Гойя". На нем, по западногерманским данным, погибло свыше 10 тысяч гитлеровцев из окруженной на полуострове Хель группировки. Вторым транспортом оказался "Роберт Мюллер", тоже перевозивший войска. В мае 1945 года капитану 3 ранга Владимиру Константиновичу Коновалову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Курников доложил о действиях подводных лодок, находящихся в море, и тех, которые готовятся к выходу на боевые позиции. Я спросил, что слышно от Травкина.

- Он продолжает активно и настойчиво искать врага, - ответил командир соединения, - действует решительно. Имел несколько встреч с противником.

Нельзя было не порадоваться новым успехам замечательного командира и его экипажа.

За этот поход, шестой и последний за войну, "К-52" потопила несколько фашистских транспортов.

Я приказал Курникову передать Травкину, что Президиум Верховного Совета СССР наградил подводную лодку "К-52" орденом Красного Знамени и что ему присвоено звание Героя Советского Союза. В последние два месяца войны вражеское военно-морское командование резко увеличило количество дозорных и поисковых противолодочных групп. Вызвано это было серьезным повышением активности наших подводных лодок. За четыре с небольшим месяца 1945 года они пустили на дно с помощью торпед и артиллерии около трех десятков транспортов и несколько боевых кораблей противника. К этой цифре следует прибавить несколько транспортов, подорвавшихся на минах, поставленных подводными минными заградителями. Специалисты подводных лодок - офицеры, старшины и матросы имели хорошую теоретическую и практическую подготовку. Они в самой сложной боевой и навигационной обстановке обеспечивали безупречную эксплуатацию сложной техники, умело боролись за живучесть, успешно исправляли в море полученные повреждения. Особо хочется отметить акустиков. Мастера высокого класса, они не раз спасали подводные лодки от ударов врага, вовремя предупреждая о грозящей опасности. Стоит сказать здесь о том, что четырнадцать подводных лодок, начавших борьбу с врагом с

первых дней войны, оставались в строю в течение почти четырех лет, до победы. Заслуга тут и их славных экипажей, и тех, кто создавал подводные корабли. Самые жестокие испытания выдержала материальная часть, особенно надежными были корпуса, главные и вспомогательные механизмы.

В последние месяцы войны подводники значительно повысили результативность торпедных атак, особенно в темное время суток, когда от командира требовалось быстро и точно определять элементы движения цели - и столь же быстро выполнять маневр выхода в атаку. Подводники множили свою боевую славу, традиции. Они делали все для того, чтобы с честью выполнить поставленные перед ними задачи, выполнить свой воинский долг. Кроме тех, о которых я, хотя и кратко, поведал в этой книге, доблесть и мужество, отвагу и находчивость проявляли экипажи подводных лодок "Щ-407", "К-51", "Щ-303", "К-53", "М-90", "М-102" и других. Подводные лодки "К-52", "С-13", "Щ-307" и "Щ-310" были награждены орденом Красного Знамени. Этой высокой награды удостоилось и все соединение.

Действия подводных лодок на морских сообщениях врага в 1945 году имели важное значение для ускорения разгрома вражеских войск, оставшихся в изолированных от центральной части Германии районах Балтийского побережья. Уничтожая транспорты, подводники оставляли врага без пополнения, боеприпасов, лишали его возможности эвакуировать ценное имущество.

17 апреля советские войска овладели мощным узлом сопротивления врага Фишхаузеном (ныне Приморск). Защищавший его гарнизон численностью 15 - 20 тысяч человек сумел отойти в Пиллау. Оборона базы получила подкрепление. 20 апреля на подступах к Пиллау развернулись ожесточенные бои.

25 апреля, после шестидневного сражения, не прекращавшегося ни днем, ни ночью, под мощными ударами советских войск и при активном содействии флота пала важнейшая база гитлеровского военно-морского флота крепость Пиллау. Тем самым был завершен полный разгром земландской группировки врага. В приказе Верховного Главнокомандующего, посвященном этому событию, наряду с войсками 3-го Белорусского фронта были отмечены флотские соединения и части Н. И. Виноградова, Л. А. Курникова, М. И. Самохина, Д. И. Манжосова, М. А. Курочкина, Я. З. Слепенкова, М. Ф. Крохина.

Специальная комиссия, обследовавшая Пиллау после вступления советских войск, отметила, что в порту уничтожены 2 подводные лодки, 10 транспортов, плавучий док, более 100 вспомогательных судов, буксиров и барж.

Остатки войск, выбитых из Пиллау, бежали через пролив Зеетиф на косу Фрише-Нерунг. На небольшом участке косы скопилось до 35 тысяч солдат и офицеров. Передышки врагу нельзя было давать. Уже на следующий день после падения Пиллау мы были готовы высадить десант на косу Фрише-Нерунг, чтобы разъединить силы врага в районе Вальдхалле, Лемберг, Хакен и ударом с тыла обеспечить армейским соединениям форсирование пролива Зеетиф. Своеобразие обстановки подсказало решение - высадить два тактических десанта с обеих сторон косы.

Отмечу, что десант на косу Фрише-Нерунг с двух направлений удался блестяще. Он расшатал оборону противника, помог войскам 11-й гвардейской армии форсировать пролив Зеетиф, окружить и полностью разгромить северную группировку врага.

С падением Пиллау наши корабли продвинулись еще дальше на запад, теперь они становились хозяевами и в юго-западной части Балтийского моря.

Последние залпы

В конце апреля 1945 года наступление на Балтике развивалось по двум основным направлениям. Первое - вдоль побережья Балтийского моря - Кольберг, Свинемюнде, Росток, где шли вперед войска маршала К. К. Рокоссовского. Объектом второго направления была курляндская группировка с питающими ее портами Лиепая и

Вентспилс.

Командующие войсками 2-го и 3-го Белорусских фронтов требовали от флота прежде всего обеспечения флангов и содействия в ликвидации отдельных плацдармов в южном районе Балтики. Главнокомандующий Военно-Морским Флотом также считал эту задачу первостепенной для флота, требовал сосредоточить в Южной Балтике авиацию и легкие надводные силы, достаточные для высадки десантов на остров Рюген и датский остров Борнхольм, оккупированный фашистами.

Гитлеровское командование использовало Борнхольм в качестве маневренной базы. Сюда вывозились потрепанные войска, эвакуированные с Балтийского побережья. Островной гарнизон, насчитывающий более 12 тысяч человек, имел указание своего командования сдаться в плен только англичанам и выжидал развертывания событий, опасно нависая над правым флангом наших войск на материке. К этому времени мы уже сосредоточили в Кольберге штурмовые, минно-торпедные и истребительные полки авиации флота. В гавани находилась значительная часть соединения торпедных катеров. Сюда же

подтягивались войска, выделенные маршалом К. К. Рокоссовским для десанта. Представитель штаба фронта генерал-майор П. М. Котов-Легоньков, командир военно-морской базы капитан 1 ранга Е. В. Гуськов и начальник штаба базы капитан 2 ранга Д. С. Шавцов готовили корабли и людей.

30 апреля Самохин позвонил мне из штаба фронта:

- Завтра маршал Рокоссовский начинает операцию по очищению Свинемюнде. Он просит, чтобы авиация флота усилила удары по боевым кораблям и транспортам, уходящим в Германию.

Военный совет принял решение перебазировать в Кольберг дополнительно полк пикирующих бомбардировщиков, а кроме того, собрать здесь целиком соединение торпедных катеров, все морские бронекатера, три дивизиона катерных тральщиков и несколько дивизионов морских охотников.

Война шла к концу, но, когда она кончится, мы знать не могли. Поэтому даже в канун Первого мая, когда воевать оставалось несколько дней, Военный совет и штаб флота усиленно работали над планом дальнейших: боевых действий.

К большому наступлению готовились войска маршала Говорова: они должны были нанести решительный удар по курляндской группировке. Леонида Александровича интересовало, готов ли флот оказать войскам необходимую помощь.

Я сообщил маршалу:

- В назначенный срок контр-адмирал Чероков высадит десант: одну дивизию и пять отдельных пулеметно-артиллерийских батальонов. Войска уже тренируются в районе Виртсу. Тральщики ведут траление на подходах к месту высадки. Мой КП расположится на острове Сарема. Авиация флота сосредоточится к этому моменту на полевых аэродромах острова. Подводные лодки получили задачу прикрыть Ирбенский пролив от проникновения вражеских кораблей. Вся флотская железнодорожная артиллерия уже работает по указаниям командующего артиллерией фронта генерала Одинцова.

Командующий фронтом высказал полное удовлетворение, окончательный срок наступления обещал назвать несколько позднее.

Тем временем на берлинском направлении заканчивалась гигантская битва. Она завершилась взятием столицы гитлеровской Германии и капитуляцией 2 мая ее гарнизона.

Но на Балтике пушки еще не смолкли. У врага еще были силы для обороны окруженных плацдармов, и он отчаянно сопротивлялся.

По-прежнему активно действовала авиация флота. В апреле наши самолеты сделали 5777 вылетов, потопили 13 транспортов и 2 танкера. Лишь в первые дни мая туманы и низкая облачность несколько снизили боевую активность балтийских летчиков. Когда войска маршала Рокоссовского начали бои за военно-морскую базу противника Свинемюнде, флотская авиация атаковала боевые корабли и транспортные суда в Штеттинском заливе. 4 мая большая группа самолетов флотской авиации - торпедоносцы и бомбардировщики в сопровождений штурмовиков и истребителей - прорвалась несколько раз к рейдам Свинемюнде и нанесла удары по кораблям и судам противника. В результате их линейный корабль "Шлезиен" был сперва поврежден, а потом и потоплен. Пошли ко дну также вспомогательный крейсер "Орион", четыре крупных транспорта, миноносец и плавучая батарея.

5 мая войска 2-го Белорусского фронта заняли Свинемюнде. Считая дальнейшее сопротивление бесполезным, капитулировал гарнизон острова Рюген. Необходимость высадки десанта сюда отпала.

Все восточное и южное побережье Балтийского моря, от Финского залива до Ростока, кроме курляндского плацдарма, было теперь очищено от немецко-фашистских войск.

Окруженные в Курляндии дивизии были также обречены: 2-й Прибалтийский фронт усиленно готовился к решительному наступлению. 7 мая в штаб группы армии "Север" по радио был передан ультиматум, подписанный Маршалом Советского Союза Л. А. Говоровым. На размышления давалось 24 часа. Трудно было заранее предсказать, как поведет себя противник. Поэтому в штабе фронта готовились в случае отказа капитулировать немедленно начать наступление.

Около 7 часов утра 8 мая за подписью генерала Гильперта в адрес маршала Говорова поступила радиограмма: условия капитуляции приняты.

Говоров приказал создать подвижные группы войск, которые сразу же по вступлении в силу условий капитуляции устремились вперед, занимая важные узлы дорог к портам.

В свою очередь Военный совет флота сосредоточил ударную и штурмовую авиацию, торпедные катера, подводные лодки, железнодорожную артиллерию на лиепайском направлении. Штаб флота разработал специальный план, предусматривавший уничтожение транспортов, выходивших из Лиепаи. Противнику были нанесены тяжелые потери.

А теперь вернемся к событиям, которые происходили несколько раньше в Юго-Западной Балтике.

5 мая командование Балтийского флота предупредило жителей острова Борнхольм о предстоящих ударах авиации по фашистским кораблям и судам и предложило им для собственной безопасности оставить портовые сооружения и другие здания в портах Ренне, Нексе и уйти в леса.

После того как наши авиаторы нанесли по врагу ряд сокрушительных ударов, советское командование передало открытым текстом радиограмму начальнику островного гарнизона с требованием сложить оружие.

Руководители гарнизона генерал Вутман и его заместитель по морской части капитан 1 ранга фон Камец не согласились. Балтийские летчики возобновили атаки...

8 мая в пригороде Берлина Карлсхорсте представители немецко-фашистского верховного командования подписали акт о безоговорочной капитуляции всех своих вооруженных сил.

Командование Балтийского флота в 23 часа дало радиограмму на немецком языке (открытым текстом), в которой всем военным кораблям, торговым и вспомогательным судам, находившимся в море, предлагалось следовать для сдачи в порты Клайпеду и Кольберг. Всем добровольно сдавшимся гарантировалась жизнь, офицерам - сохранение знаков различия и орденов. Однако гарнизон острова Борнхольм снова отказался капитулировать.

Нужен был еще один удар. 9 мая 6 торпедных катеров высадили в порту Рене усиленную роту. Вслед за тем на остров были переброшены около 8 тысяч человек - 132-й стрелковый корпус, который и заставил гитлеровский гарнизон на Борнхольме капитулировать.

8 этот же день был получен приказ главнокомандующего Военно-Морским Флотом: с 9 мая прекратить боевые действия флота. Специально выделенным группам кораблей и катеров с морской пехотой предписывалось занять порты Лиепая, Вентспилс, Хель и остров Борнхольм, принять капитуляцию войсковых группировок, взять под охрану плавсредства, имущество, вооружение; всякое сопротивление гитлеровцев рассматривать как несоблюдение условий всеобщей капитуляции и подавлять силой.

Приказ был немедленно передан в соединения и часть флота. Тут же началась его практическая реализация.

9 мая почти на всех фронтах были прекращены боевые действия.

Но нам еще предстояло закрепить победу. Балтийские летчики продолжали водить свои "илы", "петляковы" и "яки" в море, на транспорты и корабли противника, отказавшиеся

капитулировать. В результате ударов в море было уничтожено все, что могло быть использовано для бегства. Наши истребители сбили 16 самолетов противника, преимущественно транспортных Ю-52, один - типа "Гамбург" с бежавшими из курляндского мешка офицерами фашистской армии.

На рассвете этого же дня в Вентспилс и Лиепаю направились отряды катеров с морской пехотой. Из Швентойи вел торпедные катера с морскими пехотинцами на борту командир Краснознаменного соединения капитан 1 ранга А. В. Кузьмин. Над нашими катерами в воздухе непрерывно барражировали истребители. Через два часа отряд Кузьмина вошел в аванпорт Лиепаи. Над портом вскоре был водружен флаг Военно-Морского Флота Советского Союза.

И вот наступил день, которого все так ждали, ради которого боролись. 9 мая ранним утром я и мои товарищи по Военному совету поставили свои подписи под последним обращением грозовых лет войны:

"8 мая в 23 часа по среднеевропейскому времени Германия подписала акт о безоговорочной капитуляции.

В ознаменование победоносного завершения Великой Отечественной войны против немецко-фашистских захватчиков и побед Красной Армии, увенчавшихся полным разгромом врага, Президиум Верховного Совета СССР день 9 мая установил днем всенародного торжества - праздником Победы.

Военный совет Краснознаменного Балтийского флота горячо поздравляет весь личный состав флота, а также рабочих и служащих производственных предприятий и учреждений КБФ с великой победой советского народа над немецко-фашистскими захватчиками.

Краснознаменный Балтийский флот, выполняя волю советского народа и приказы Верховного Главнокомандующего, на всем протяжении войны высоко держал знамя славы и чести советского оружия, вложил и свою долю в дело общей победы... "

В штаб флота поступали последние боевые донесения.

В огне боев Великой Отечественной войны, с первого ее дня и до последнего, плечом к плечу с воинами Красной Армии героически и успешно сражались, выполняя свой долг перед Родиной, военные моряки Краснознаменного Балтийского флота - летчики и подводники, корабельные, береговые и железнодорожные артиллеристы, катерники, матросы и офицеры крейсеров, миноносцев и тральщиков, морские пехотинцы и тыловики, связисты и саперы.

В течение всей войны Балтийский флот являлся надежным щитом, прикрывавшим с моря один из наиболее ответственных

участков советско-германского фронта. Взаимодействие сухопутных войск и флота сыграло решающую роль в срыве гитлеровского плана захвата Ленинграда. Оно продолжало оставаться основной задачей флота и на завершающем этапе войны. На решении этой задачи сосредоточивались все усилия флота. Каждый род сил его, каждое соединение внесло достойный вклад в дело разгрома немецко-фашистских захватчиков. Боевые действия Балтийского флота показали высокое мастерство командного и политического состава, воспитанного Коммунистической партией, глубоко понимающего природу современного боя, хорошо знающего способы ведения боевых действий и умеющего применять их в конкретных условиях боевой обстановки.

Подлинным вождем и организатором вооруженной борьбы с ненавистным врагом немецким фашизмом была Коммунистическая партия. Партийная организация Балтийского флота была, как и всегда, тесно сплоченной вокруг Центрального Комитета ВКП(б). Через Военный совет флота, политорганы и партийные организации Коммунистическая партия осуществляла свое влияние на военных моряков Балтики, повышала уровень политической работы, закаляла боевой дух воинов, вселяя в них веру в победоносный исход войны. Партия воспитывала у матросов, старшин и офицеров такие качества, как любовь к Родине, ненависть к врагу, верность присяге и воинскому долгу, высокую бдительность, стремление к совершенствованию своего военного мастерства. Офицерские кадры на флоте с честью выполняли роль руководителей и воспитателей личного состава. До 80 процентов их было коммунистами.

Коммунисты всегда находились на самых трудных участках, личным примером воодушевляли матросов, старшин и офицеров на героические подвиги. Партийная организация флота постоянно росла. Лучшее, наиболее многочисленное пополнение она получала в наиболее тяжелые периоды войны. Балтийцы считали для себя великой честью быть в партии, сражаться и, если надо, умереть коммунистами. Партийные организации флота являлись надежной опорой командиров в политическом воспитании личного состава, в повышении боеспособности кораблей и частей флота.

Нельзя не сказать о той огромной роли в воинском воспитании балтийцев, которую сыграла флотская печать во главе со старейшей военно-морской газетой "Красный Балтийский флот", первый номер которой вышел в 1919 году. На протяжении всей войны газета вооружала краснофлотцев и командиров идеями партии, говорила им правду, какой бы она горькой ни

была, оперативно освещала боевые действия на море и сухопутных фронтах, поддерживала у воинов высокий боевой дух.

Балтийский флот вступил в Великую Отечественную войну с орденом Красного Знамени на своем флаге - наградой за подвиг в Великой Октябрьской социалистической революции, в гражданской войне. За подвиг, свершенный в Великой Отечественной войне, Родина наградила Краснознаменный Балтийский флот вторым орденом Красного Знамени.

Свыше 100 тысяч балтийских моряков получили за свои славные боевые дела высокие государственные награды. На знаменах 58 кораблей и частей появились боевые ордена, 23 - присвоено почетное звание гвардейских. 137 балтийцев были удостоены звания Героя Советского Союза.

Я написал о наиболее отличившихся. Но победа в войне была, разумеется, подвигом всех балтийцев. Это был подвиг людей особой закалки, воспитанных Коммунистической партией, беззаветно преданных Родине, способных пойти во имя ее блага на любые жертвы. Это был подвиг, величие которого не померкнет в веках, навсегда останется ярким примером для грядущих поколений.

Примечания

{1}Ленин В. И Полн. собр. соч., т. 39, с 231.

{2}Это решение создавало лучшие условия командующим фронтами и их штабам для более целеустремленного руководства боевыми действиями подчиненных им войск на значительно меньшей протяженности фронта.

{3}"Совершенно секретно! Только для командования!" Стратегия фашистской Германии в воине против СССР. Документы и материалы. (Далее - "Совершенно секретно! Только для командования") М., 1967, с. 217.

{4}"Совершенно секретно. Только для командования". С. 270.

{5}Генерал-лейтенант П. С. Пшенников принял командование 8-й армией от генерал-майора И. М. Любовцева 6 августа 1941 года.

{6}ИО ВМФ, ф. 506, д. 902, с. 175.

{7}Там же.

{8}ИО ВМФ, ф. 506, д. 886, с. 28 - 30.

{9}26 августа на Таллинский рейд из Моонзунда возвратился отряд кораблей Балтийского флота под командованием капитана 2 ранга С. Д. Солоухина, действовавший на коммуникациях в Рижском заливе.

{10}Ачкасов В. И. Операция по прорыву КБФ из Таллина в Кронштадт. Военно-исторический журнал, 1966, No 10, с. 19 - 31.

{11}Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. М., 1970, с.

329.

{12} 25 сентября 1941 года штаб группы армий "Север" был вынужден сообщить главному командованию сухопутных войск, что с оставшимися в его распоряжении силами нельзя продолжать наступление на Ленинград

{13}"Совершенно секретно! Только для командования!", с. 264.

{14}Еще в мае 1941 года на совещании у Гитлера рассматривался вопрос о возможности интернирования русских кораблей в Швецию и о препятствии всеми средствами выходу Краснознаменного Балтийского флота из залива. "Если же корабли прорвутся, то заставить правительство Швеции выдать их Германии" ("Марине Рундшау", 1961, октябрь, тетрадь 5, с. 297 - 302).

{15}"Совершенно секретно. Только для командования!", с. 264.

{16}Гальдер Ф. Военный дневник. М., 1971, т. 3, кн. 1, с. 171.

{17} Через четыре дня после первого налета на Берлин руководство' фашистской Германии издало директиву No 34, в которой говорилось: "... Как только позволит обстановка, следует совместными усилиями соединений сухопутных войск, авиации и военно-морского флота ликвидировать военно-воздушные базы противника на островах Даго и Эзель. При этом особенно важно уничтожить вражеские аэродромы, с которых осуществляются воздушные налеты на Берлин. Кейтель" ("Совершенно секретно! Только для командования!", с. 273 - 274).

{18}ИО ВМФ, ф. 506, д. 909, с. 27.

{19}КПСС о Вооруженных Силах Советского Союза. М., 1958, с. 47.

{20}Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 39, с. 56.

{21}Цит. по: Г. Д. Розанов План "Барбаросса". Замысел и финал. М., 1970, с. 93 - 94.

{22}Дуврский барраж - заграждение от немецких подводных лодок, созданное Великобританией в Дуврском проливе в ходе первой мировой войны. Оно состояло из многочисленных мин, противолодочных сетей и значительного количества кораблей, охранявших подходы к заграждению. Состав дуврского корабельного патруля в 1918 г. превышал 3500 кораблей. Массированное применение различных сил и средств противолодочной обороны привело к тому, что проход немецких подводных лодок через Дуврский пролив резко сократился, а затем и вовсе прекратился. По английским данным, в 1918 г. при форсировании дуврского барража погибло 14 германских подводных лодок.

{23} Майстер Ю Война на море в восточноевропейских водах 1941-1945 гг. (Пер ЦВЛВ), с 94 - 96